MITSUBISHI MOTORS

Press Information

LANCER Evolution IX



LANCER Evolution IX

Contents

はじめに

ランサーエボリューションは、FIA世界ラリー選手権（WRC）を制覇するためのホモロゲーションモデルとして、1992年10月に誕生。当時のWRCを席巻していたコンパクトで軽快な欧州勢に対して、ミドルサイズの高性能セダンであるギャランVR-4で戦っていた私たちは、ギャランよりも一回り小さなスポーティセダンであるランサーに可能性を見出しました。このランサーの軽量かつコンパクトなボディに、ギャランVR-4から4G63型インタークーラーターボエンジンを受け継いで搭載し、この2Lクラス最強のエンジン性能を余すことなく路面に伝えるマクファーソンストラット式フロントサスペンションとマルチリンク式リヤサスペンション、そしてVCU付センターデフ方式のフルタイム4WDシステムなどを採用したのが、初代のランサーエボリューションでした。

ランサーエボリューションの進化の歴史は、総じて“ 走る ”“ 曲がる ”“ 止まる ”といった運動性能を追求してきた歴史に他なりません。ベースとなるランサーの2度のフルモデルチェンジによる基本性能の大幅な向上、そして、歴代モデルによって積み重ねられてきた細部にわたる改良と、ACDやAYCなどの三菱自動車独自の4WD技術とアルミやカーボンなどの軽量素材の積極的な採用など、ランサーエボリューションは着実に一歩一歩、進化の歩みを刻んでまいりました。5代目ランサーをベースとした初代からIIIまでの第1世代（1992年10月～1995年2月）、6代目ランサーをベースとしたIVからVI Tommi Makinen Editionまでの第2世代（1996年8月～2000年1月）、そして、現行の7代目ランサー（当時はランサーセディア）をベースとしたVII以降の第3世代（2001年1月～）へと進化は続き、2005年3月、第3世代の集大成とでも言うべき、ランサーエボリューションIXに至りました。

この間、WRCでは1996年から1999年までの4年連続でT.マキネン選手によるドライバーズタイトル獲得という偉業に加え、1998年にはR.バーンズ選手の活躍もあってマニュファクチャラーズタイトルとの2冠に輝くなど、当初の目標を達成。国内でもラリー、ジムカーナ、ダートトライアルといった各全日本選手権やスーパー耐久シリーズで好成績を収めています。一方で、卓越した運動性能と迫力ある精悍な外観などで“ ランエボ ”という愛称で親しまれるなど人気を博し、好敵手に恵まれお互いに切磋琢磨していくことで、高性能4WDスポーツセダンというジャンルを確立。モータースポーツユーザーのみならず、幅広い多くのユーザーを獲得してきました。

第3世代ランサーエボリューションの初期モデルであるVIIの最終確認試験の一環として、私たちはニュルブルクリンク・オールドコースを初めて訪れました。この1周20.832km、大小170以上ものコーナーを有し、高低差は300m以上と起伏に富み、路面の変化も著しい過酷なコースにおいて、私たちは期待以上のパフォーマンスを確信する一方で、国内の試験では見出すことのできない課題に直面しました。開発者の中で「走りの質感の向上」という合言葉が聞かれるようになったのは、これ以降のことです。ここでいう「質感」とは、決して乗り心地を言うのではありません。エクステリアやインテリアの高級感とも違います。私たちのいう、ドライビングにおける「質感の高さ」という表現は一般的でないかもしれませんが、これを言い換えるとすれば、「ドライバーが、いかに心地よく速く走れるか」ということです。では、スポーツドライビングにおける心地よさは、どこからくるのでしょうか。それは、単に速いというだけでなく、クルマがドライバーの意のままに動くこと、ドライバーがクルマと一体になれることであると、私たちは考えました。

たとえば、限界性能だけが高められて、そこに至る過渡域や常用域が軽視されていては、ドライバーが真にそのクルマの性能を引き出すことは至難の業であり、本当の意味でドライビングを気持ちよく楽しむことはできません。アクセル操作に対して、全域でレスポンスよく反応する胸のすくような加速性能。ステアリング操作に忠実で、狙ったラインを外さない自然で素直なハンドリング性能。ブレーキ操作に正確で、ペダルストロークの変化が少なく安定した制動性能。それらがすべてドライバーの意のままとなることで、ドライバーはクルマと一体になることができ、クルマはドライバーを誰もが憧れる速さへと導くのです。

私たちは、より多くのドライバーにドライビングプレジャーを提供したいと願っています。三菱自動車にとってモータースポーツ活動は単なるプロモーション活動ではなく、三菱自動車ブランドの原点であり、クルマづくりの根幹を為すものです。ランサーエボリューションには、モータースポーツ活動を通じて培ったエンジンや4WDシステムなどの各要素技術、そして、そのベースになる耐久信頼性技術をフィードバックするだけでなく、シリーズ初のオートマチックトランスミッション搭載モデルであるVII GT-Aの開発で意識した快適性、そして北米向け及び欧州向け輸出仕様のVIIIの開発で配慮した各地域特有の環境など、その進化の過程で様々な経験を積み、それらを開発に活かしていくことで、幅を広げていくことができたと確信しています。ランサーエボリューションは、いまやモータースポーツのためのホモロゲーションモデルであるだけでなく、一般道を走り日常生活でも使用されるスポーツセダンでもあることを再認識したうえで、私たちが培ってきた様々なノウハウを惜しみなく注ぎ込むことによって、今後のランサーエボリューションを、誰もが安心して気持ちよく楽しめる、そんな理想形のスポーツセダンに、また一歩、近づけることができると考えています。

Ⅶから始まった第3世代ランサーエボリューションの進化の軌跡は、その初期モデルであるⅦにおいて、前後輪の差動制限力をコントロールして操舵応答性とトラクション性能の両立を図った新開発のACDと、後輪左右にトルクを配分することでヨーモーメントを発生させて旋回をアシストするAYC（Ⅳから採用）を統合制御すること、さらに、制動時の操舵性能を高めるスポーツABSも採用することにより、加速性能、旋回性能、制動性能のすべてを高次元でバランスさせるという、従来の4WDの常識を覆すことに始まりました。

シリーズ初のオートマチックトランスミッション搭載モデルであるⅦ GT-Aの開発を挟んで登場したⅧでは、旋回性能をいっそう向上させるとともに限界領域でのトラクション不足を解消する進化型のスーパーAYCを採用しながら、電子制御4WDシステムをトータルでさらに熟成。また、動力性能を余すことなく引き出すべく6M/Tを新たに搭載、カーボン製リヤスポイラーの採用など空力でも自らに一切妥協を許しませんでした。

ⅨのプロトタイプГ的な位置付けとして誕生したⅧ MRでは、BILSTEIN社製ショックアブソーバーを採用することでロードホールディング性能を格段に向上させて、旋回限界を高めるだけでなく、ドライバビリティにもすぐれたクオリティの高いハンドリング性能を実現。さらに、SPRやデザインビードなどにより、量産車では困難であったスチール製モノコックボディとアルミ製ルーフパネルとの結合を実現することにより、車体上部を軽量化してロールモーメントを大幅に低減させ、ハンドリング性能の向上に寄与しました。

そして、今回のⅨでは、従来モデルで導入された新技術や軽量素材の採用や、細部にわたる改良の積み重ねに加え、連続可変バルブタイミング機構（MIVEC）を新たに採用したほか、ターボチャージャーを改良するなど、エンジンを全域で高性能化。さらに、前後バンパーを一新して、空力特性と冷却効率をともに向上させるなど、"走る"、"曲がる"、"止まる"のすべての運動性能において、第3世代ランサーエボリューションの集大成とも言えるパフォーマンスを実現するに至りました。



■ランサーエボリューションⅦ



■ランサーエボリューションⅦ GT-A



■ランサーエボリューションⅧ



■ランサーエボリューションⅧ MR



■ランサーエボリューションⅨ

ランサーエボリューションⅨは、三菱自動車の4WD技術の粋を極めたACD+スーパーAYC+スポーツABSを標準装備としたトップグレードの「GSR」を筆頭に、マグネシウム合金製のコンプレッサーホイールとチタンアルミ合金製のタービンホイールとの組み合わせで、より高性能化した新開発のターボチャージャーや、フロントヘリカルLSD+ACD+リヤ機械式LSDと5M/Tという実戦的な駆動系システムを採用したモータースポーツベースグレードの「RS」、そして、「RS」と同様のターボチャージャーと駆動系システムを採用しながら、「GSR」と同様の快適装備や仕様、オンロード向きの17インチ仕様を標準設定とした新規グレードの「GT」といった3グレード展開と、豊富なメーカーオプションやディーラーオプション、そしてRALLIARTパーツの設定により、様々なユーザーからの多種多様なご要望にお応えします。



■ランサーエボリューションⅨ GSR



■4G63型 MIVECターボエンジン

■ランサーエボリューションⅨ主要装備展開

	GSR	GT	RS
ターボチャージャー仕様	アルミニウム合金コンプレッサーホイール＋チタンアルミ合金タービンホイール	マグネシウム合金コンプレッサーホイール＋チタンアルミ合金タービンホイール	
トランスミッション	6M/T	5M/T	
フロントデフ	ヘリカルLSD		
センターデフ	ACD※1		
リヤデフ	スーパーAYC※2	1.5Way機械式LSD	1.5Way機械式LSD（スーパーAYCはメーカーオプション）
スポーツABS	標準		メーカーオプション
BILSTEIN社製サスペンション	標準	標準（レスオプションあり）	メーカーオプション
ホイール	ENKEI社製17インチ軽量アルミ（BBS社製17インチ鍛造軽量アルミはメーカーオプション）		15インチスチール（ENKEI社製またはBBS社製17インチアルミはメーカーオプション）
タイヤ	235/45ZR17（ADVAN A046）	235/45R17 93W（ADVAN A046D）	205/65R15 94H（235/45ZR17はメーカーオプション）
フロントシート	RECARO社製バケットシート（アルカンターラ＋本革）	RECARO社製バケットシート（ファブリック）	スポーツシート

※1 ACD：アクティブ・センター・ディファレンシャル
※2 AYC：アクティブ・ヨー・コントロール

LANCER Evolution IX PRESS INFORMATION

今回の改良点

- ■空力特性を配慮しながら高い冷却性能を確保した、フロントバンパー（グリル一体型）の採用。
- ■下部をディフューザー形状とするなど、レーシーで特徴的なリヤバンパーの採用。
- ■水平翼を中空化して重心高の低減を狙ったリヤスポイラーの採用。
- ■プレミアム感の向上を狙ってエクステンション部にダーククリア処理を施したヘッドランプ及びリヤコンビランプの採用。
- ■揚力の大幅低減を狙ったエアダムエクステンションとガーニーフラップの設定。（ディーラーオプション）

ランサーエボリューションのエクステリアは、その造型すべてが卓越した運動性能を物語る機能的なデザインでありながら、細部にわたってプレミアムなスポーツセダンに相応しい上質感をも備えたデザインとしています。

IXでは、フロントバンパー（グリル一体型）及びリヤバンパーを一新しました。フロントバンパーは、高性能化したエンジンの冷却効率を高めるため、グリルをスポーティかつシンプルなメッシュタイプとして十分な開口面積を確保したうえで、中央にスリーダイヤのエンブレムをあしらっています。バンパー下部は不要な個所を塞ぐことで空気抵抗を低減するとともに、その左右には限界走行時に100℃以上にも達するインタークーラーパイプを冷却するためのダクトを設けています。

リヤバンパーは、下部をディフューザー形状とすることでレーシーな面持ちを演出するだけでなく、ボディ下面の空気の排出を促し、し、排気ガスのバンパーへの付着の抑制にも寄与しています。また、左右コーナー部のエッジをより外側に置いたスクエアなデザインとすることで、ボディ側面の空気の剥離を安定化させて空気抵抗を低減させると同時に、高い操縦安定性を醸し出す車幅感も演出しています。リヤスポイラーは、カーボン製の水平翼を中空化することで、上部を軽量化。垂直翼はボディ同色の樹脂製として、スポイラー全体としての重量は従来同等としました。





■GSR（オプション装着車）



■インタークーラーパイプ冷却用ダクト



■ディフューザー



■リヤスポイラー

ヘッドランプ及びリヤコンビランプのエクステンション部は、ダーククリアの処理を施すことで、目元を引き締めていっそう精悍な表情とすると同時に質感を高めています。

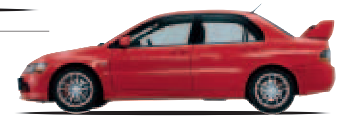
空力効果をいっそう高めるエアダムエクステンションとガーニーフラップを、ディーラーオプションで設定。風洞試験や様々な走行試験を繰り返すことによって、大幅にリフトを抑制し、前後バランスに優れた形状を見出しました。エアダムエクステンションは、エアダム下端で空気の流れを積極的に剥離させることで直後に強い空気の渦を発生させてダウンフォースを増大。ガーニーフラップは、リヤスポイラー後方の空気の流れを強制的に上に跳ね上げ、リヤスポイラー下面の空気の流れを加速させることによりダウンフォースを増大。双方を同時に装着することにより、前後輪の揚力を大幅に、しかもバランスよく低減。高速走行時の操縦安定性の向上に寄与しています。

ホイールは、ENKEI社製の5本ツインスポークのアルミホイールを標準装備（GSR/GT）。従来のENKEI社製アルミホイールと比較して1本あたり0.15kgの軽量化を実現、g単位の軽量化を追求しています。また、従来、メーカーオプション設定の、さらに軽量なBBS社製アルミ軽量鍛造ホイールは、引き続きメーカーオプション設定としています。

NEW COLOR



■ブルーマイカ〈BN〉



■レッドソリッド〈MR〉



■イエローソリッド〈MY〉



■ホワイトソリッド〈3E〉



■クールシルバーメタリック〈CL〉



■ブラックマイカ〈CI〉

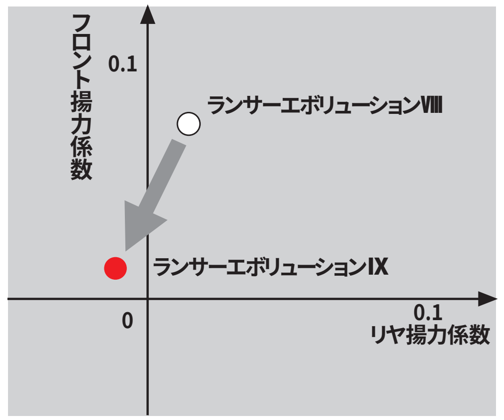


■エアダムエクステンション（ディーラーオプション）



■ガーニーフラップ（ディーラーオプション）

■新エアロパーツの効果



※エアダムエクステンションとガーニーフラップ装着時

※上記計測値は社内試験によるもの



■ボルテックスジェネレーター
（ディーラーオプション、ボディ同色）



■ボルテックスジェネレーター
（ディーラーオプション、アイゼングレー）

今回の変更点

- ■インストルメントパネルに、カラークリアコートを施したカーボン調オーナメントを採用。(GSR/GT)
- ■アクセル、ブレーキ、クラッチの各ペダルに、アルミペダルを採用。(GSR/GT)
- ■前面サイド生地に本革、メイン生地にアルカンターラを配した、RECARO社製フロントバケットシートを採用。(GSR)
- ■シフトレバーパネルにカーボン製のロゴプレートを採用。(GSR)



■インストルメントパネル(GSR)

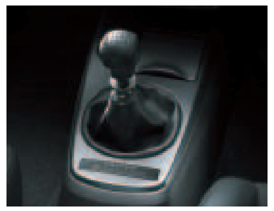
ランサーエボリューションのインテリアは、単にスポーツマインドを駆り立てるだけでなく、スポーツドライビング時の操作を熟慮した、ドライバーオリエンテッドの機能的なデザインを採用。内装基調色はスポーティなブラックモノトーンとして、メーターやスイッチ類は最適な箇所に配置、ステアリングホイールやシフトノブなどの操作系、そしてシートは、最適な形状かつ素材を採用しています。

インストルメントパネルには、深みと質感のあるカラークリアコートを施したカーボン調オーナメントを新たに配しました。本革巻きのMOMO社製ステアリングホイール、シフトノブ、パーキングレバーグリップは、従来同様としています。アクセル、ブレーキ、クラッチの各ペダルは、ヒール・アンド・トゥなどのスポーツドライビング時における操作性を考慮するとともに、レーシーな雰囲気を演出するアルミペダルを、新たに採用しています。

フロントシートは、従来の機能的なバケット形状に加え、生地でも部位ごとに求められる機能を発揮する素材を組み合わせて採用。ショルダー部は、正確なステアリングワークを実現するために滑りにくいノンスリップコーティング生地を採用。座面には、滑りにくく長時間のドライビングでも快適性を保持するアルカンターラを採用しました。サイドサポート部の前面は、滑りがよく乗降性に優れるとともに、上質感を演出する本革を採用しています(GSR)。GTはⅧ MRと同仕様のRECARO社製フロントシート、RSは従来同様のベーシックなフロントシートを採用しています。



■アルミペダル(GSR/GT)



■本革巻シフトノブ(GSR)



■RECARO社製フルバケットシート(GSR)

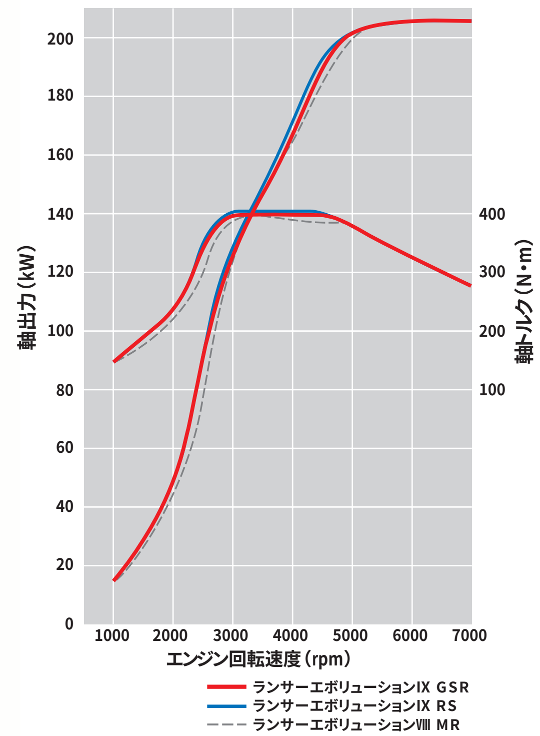
今回の変更点

- ■MIVEC化(連続可変バルブタイミング機構の採用)により、高回転域の高性能化と同時に、燃費や排ガス性能も向上。
- ■ターボチャージャーにおけるコンプレッサーハウジングのディフューザー形状改良により、低回転域のトルクを大幅に向上して、更なるワイドトルクバンドを実現するとともに、全域でレスポンスを向上。
- ■ターボチャージャーのコンプレッサーホイールの材質をアルミニウム合金からマグネシウム合金に変更して、更なるレスポンスの向上。(RS/GT)
- ■5M/Tは、5速の変速比を0.825から0.761に変更し、高速クルージングでの快適性を考慮。(RS/GT)

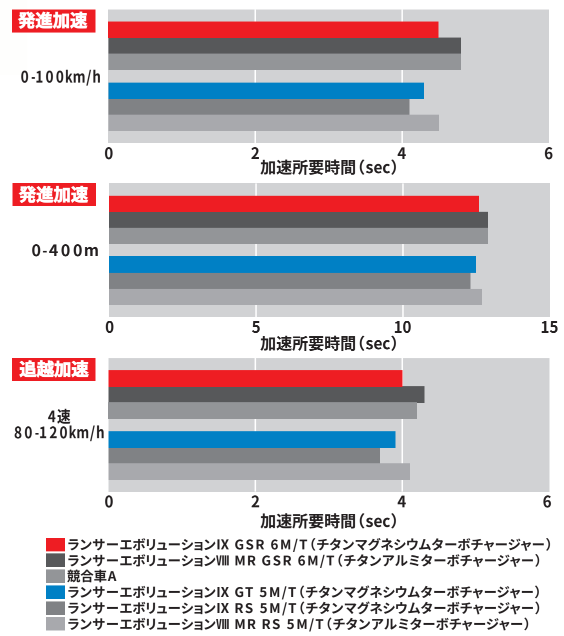


■4G63型 MIVECターボエンジン

■エンジン性能曲線



■動力性能比較



※上記計測値は社内試験によるもの

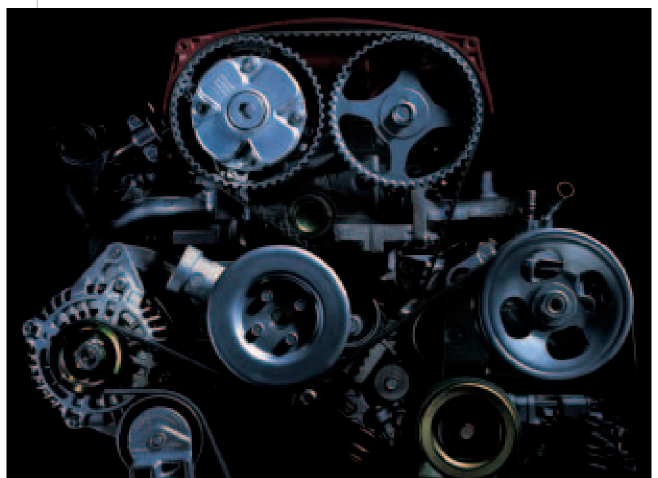
ランサーエボリューションのエンジンは、1987年、ギャランVR-4に搭載すべくDOHC化及びターボ化された4G63型エンジンがベースです。この低〜中速域のトルク特性を重視したロングストロークエンジンは、最高出力205PS/6000rpm、最大トルク30.0kg-m/3000rpmからスタートしました。1992年に初代ランサーエボリューションに搭載された時は、最高出力250PS/6000rpm、最大トルク31.5kg-m/3000rpmへと飛躍的に性能が高められており、その後も代々、高性能化を果たしていく一方、それぞれの時代が求める環境性能にも適応。誕生時に、来るべき高性能化にも耐え得る耐久強度と素性の良さを備えており、今尚、時代をリードする高性能エンジンとして生き続けているのです。

LANCER Evolution IX PRESS INFORMATION

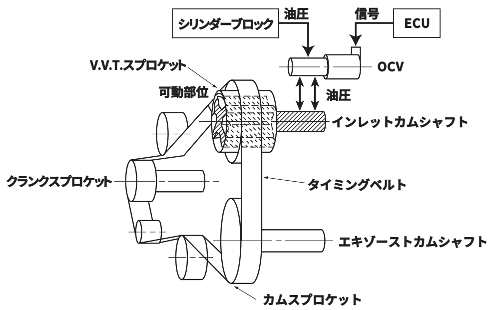
IXでは、吸気バルブの開閉タイミングをエンジン回転数や負荷に応じて、連続的に最適に制御する連続可変バルブタイミング機構（MIVEC*）を採用。高回転域では慣性効果による充填効率を高めて、落ち込みのない伸びやかな出力特性とするとともに、低回転域では燃焼を安定させて燃費と排ガス性能も向上。

国土交通省審査値の10・15モード燃料消費率では約3%の向上に相当する10.0km/L（RS及びGTでは、9.9km/L）を実現しています。また、排ガス性能が向上したことにより、触媒容量を見直して排圧を低減することができ、この結果、全域のレスポンスの向上にも寄与しています。尚、MIVEC化によりタイミングベルトへの負荷が増すため、ナイロン繊維を使用した高強度のタイミングベルトに変更しています。

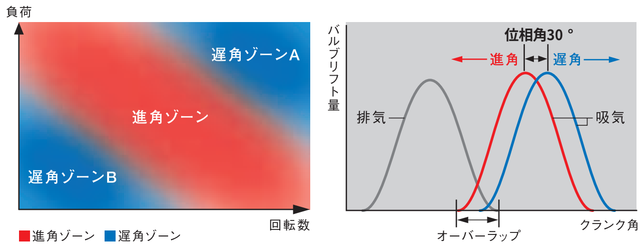
＊Mitsubishi Innovative Valve timing Electronic Control system（三菱自動車の連続可変式バルブタイミング機構付エンジンの総称）



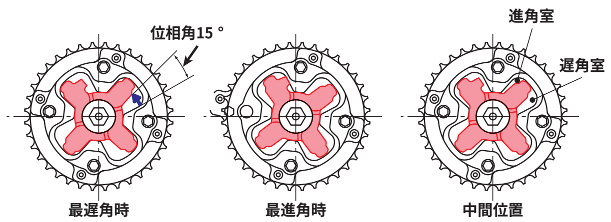
■スプロケット可動部コントロール



■連続可変バルブタイミング（MIVEC）



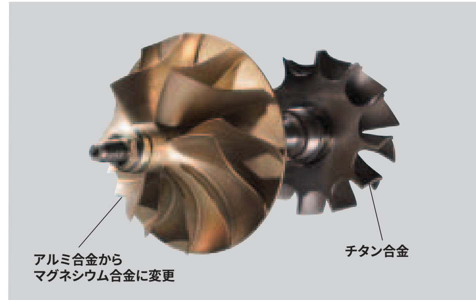
〈遅角A〉吸気バルブの閉じるタイミングを遅らせることで、慣性効果による充填効率を高めて高出力を確保。
〈遅角B〉吸気バルブの開くタイミングを遅らせ、吸排気バルブのオーバーラップを小さくすることで安定燃焼を促進し、燃費と排ガス性能を改善。



ターボチャージャーは、WRCで培ったノウハウを活かしてコンプレッサーハウジングのディフューザー部の形状を延長し、低回転域からの幅広いトルクバンドを実現すると同時に、全域でレスポンスを大幅に向上（平均で約10%）。最大出力で206kW（280PS）/6,500rpm、最大トルクは400N・m（40.8kg-m）/3,000rpmで発生して4,500rpmまで持続、GSRでは6速トランスミッションと組み合わせて搭載しています。
RS及びGTでは、コンプレッサーホイールの材質を従来のアルミニウム合金から新たにマグネシウム合金に変更、タービンホイールのチタンアルミ合金と合わせ慣性重量を低減することによって、過給レスポンスを飛躍的に向上し、ターボラグを大幅に低減しています（GSRはメーカーオプション設定）。また、これに組み合わせる5速トランスミッションは6速トランスミッションよりもトルク容量が大きいため、最大トルクを407N・m（41.5kg-m）/3,000rpmで発生して4,500rpmまで持続するワイドなトルクバンドとすることができました。

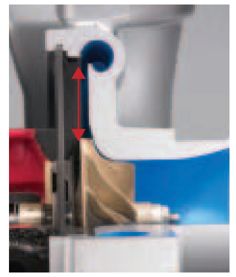
この他にも、細部にわたる改良を施すことにより、耐久信頼性を向上させています。インテークマニホールドには、吸気温及び吸気圧のセンサーを追加して、制御の精度を向上させています。また、スパークプラグはロングリーチタイプに変更して、シリンダーヘッド周りの水室を拡大。これにより、燃焼室壁面の温度を低下させています。さらに、ピストンのオイルリングを3ピースから2ピースに変更した上で更に形状も見直して、オイル消費量を従来比で約10%低減しています。尚、エンジンヘッドのセンターカバーは、耐熱性に優れる材質に変更しています。

トランスミッションは、GSRに搭載の6M/Tは従来の仕様を引き続き採用。RS及びGTに搭載の5M/Tは、競技で実績のあるクロスミッションをベースに、5速の変速比を0.825から0.761に変更し、高速クルージング性能を考慮した設定としました。



■マグネシウム合金製コンプレッサーホイール

■ディフューザー部形状変更

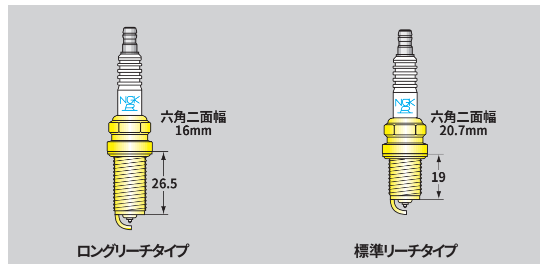


エボリューションIX



エボリューションVIII MR

■ロングリーチプラグ



エボリューションIX　エボリューションVIII MR

■歴代車エンジン主要諸元

	エボリューションⅠ	エボリューションⅡ	エボリューションⅢ	エボリューションⅣ	エボリューションⅤ	エボリューションⅥ	エボリューションⅥ Tommi Makinen Edition	エボリューションⅦ	エボリューションⅦ GT-A	エボリューションⅧ	エボリューションⅧ MR	エボリューションIX
型式	4G63型 インタークーラーターボ	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
動弁機構	DOHC 16V	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	DOHC 16V（MIVEC）
内径×工程（mm）	85.0×88.0	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
総排気量（L）	1.997	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
圧縮比	8.5	←	9	8.8	←	←	←	←	←	←	←	←
レッドゾーン/オーバーレブカット	7000/7500	←	←	←	←	7000/7600	←	←	←	7000/7600	←	←
ターボ型式	TD05H-16G-7	←	TD05H-16G6-7	TD05HR-16G6-9T	TD05HR-16G6-10.5T	GSR:TD05HR-16G6-10.5T RS:TD05HRA-16G6-10.5T	GSR:TD05HRA-15GK2-10.5T RS:TD05HRA-16G6-10.5T	GSR:TD05HR-16G6-9.8T RS:TD05HRA-16G6-9.8T	TD05HR-15GK2-9T	GSR:TD05HR-16G6-9.8T RS:TD05HRA-16G6-9.8T	GSR:TD05HR-16G6-10.5T RS:TD05HRA-16G6-10.5T	GSR:TD05HR-16G6C-10.5T GT,RS:TD05HRA-16G6mC-10.5T
タービンホイール材質	インコネル	←	←	←	←	GSR:インコネル RS:チタンアルミ合金	チタンアルミ合金	GSR:インコネル RS:チタンアルミ合金	インコネル	GSR:インコネル RS:チタンアルミ合金	GSR:インコネル RS:チタンアルミ合金	GSR:インコネル RS:チタンアルミ合金
コンプレッサーホイール材質	アルミ合金	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	GSR:アルミ合金 GT,RS:マグネシウム合金
最高出力（kW [PS] /rpm）	184（250）/6000	191（260）/6000	199（270）/6250	206（280）/6500	←	←	←	←	200（272）/6500	206（280）/6500	←	←
最大トルク（N・m [kg-m] /rpm）	309（31.5）/3000	←	←	353（36.0）/3000	373（38.0）/3000	←	373（38.0）/2750	383（39.0）/3500	343（35.0）/3000	392（40.0）/3500	GSR,RS(6M/T):400(40.8)/3500 RS(5M/T):392(40.0)/3500	GSR:400(40.8)/3000 GT、RS:407(41.5)/3000





■アルミ製エンジンフード/アルミ製フロントフェンダー



■アルミ製サイドインパクトバー

今回の改良点

■高密度ダッシュサイレンサーや2重ウェザーストリップを採用して、車内の騒音レベルを低減。(GSR/GT)

ランサーエボリューションのボディは、強力な動力性能を受け止めながら旋回性能や制動性能を向上させるため、ベースのランサーに対して必要最低限の効果的な部位に的を絞った補強を施すとともに、各部で積極的に軽量素材を採用するなど軽量化を推し進めた、まさに走りのための軽量&高剛性ボディです。

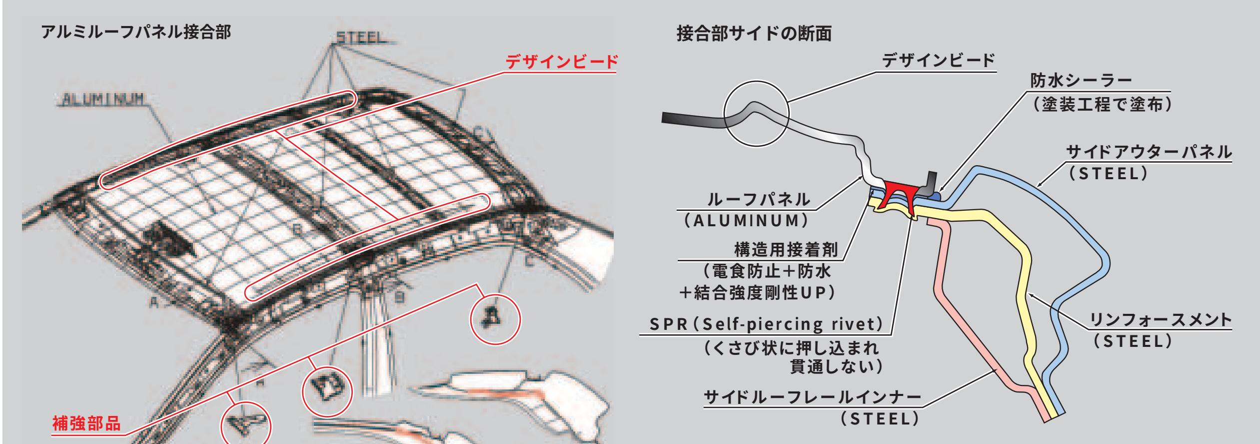
ドア周りなどの開口部はベースのランサーに対してスポット溶接を約200点以上も増し打ちしており、サスペンションアッパー部やアーム類の取付部を中心とした補強、負荷の大きな箇所へのリーンフォースメントの追加など、細部にわたる改良の積み重ねによって、最小限の重量増で効果的にボディ剛性を高めています。

これまでボンネットフードや左右フロントフェンダーをアルミ製として、リヤスポイラーは量産化が困難であったカーボンを用いるなど、様々な軽量化を実施してきましたが、先代モデルであるⅧ MRでは、アルミ製ルーフパネルと前後左右ドア内部にアルミ製インパクトバーを採用するなど、重心から遠い位置の重量の低減に取り組みました。

スチール製モノコックボディとアルミ製ルーフパネルとの結合は、SPR(Self Piercing Rivet)という、自ら穴を空けながらクサビ状に展開して止める特殊なリベットと構造用接着剤を併用することで実現。スチールとアルミで熱膨張率が約2倍も異なるために起こる塗装時の熱歪みに対応すべく、ルーフパネルの左右縦方向に一筋のデザインビードを設けたことが、アルミ製ルーフパネルのアイキャッチにもなっています。

ルーフパネルのアルミ化による重量低減は約4kg、重心高低下は約3mmと実感の湧きにくい小さな数値ですが、これをロールモーメントに換算した場合、ボンネットフードの位置の高さで同じ効果を得るには、その3倍にあたる12kgの低減をしなければならないほど、効果は絶大です。揺り戻しの少ない自然なロール感と、ドライバーの意図に忠実なハンドリング性能の実現に大きく寄与しているのです。

Ⅸではこのボディを継承しながら、室内の心地よさを高める改良を実施。エンジンルームとキャビンとの間のダッシュパッドを高密度化するとともに、ドア開口部は2重ウェザーストリップとすることで、高周波の不快な騒音を低減して、快適なドライビング空間を実現しています。



通常のブラインドリベットは、あらかじめ穴明けしたパネルに片側からリベットをかしめますが、ランサーエボリューションではピアス/ダイ両面を有し、穴明けしながら自らクサビ状にリベッティングする特殊なリベット「SPR(Self-piercing rivet)」を採用。アルミパネルとスチールピラーの間に構造用接着剤をサンドイッチして結合することで、高い強度を確保しながら電食対策も同時に成立させています。

■ルーフパネル構造

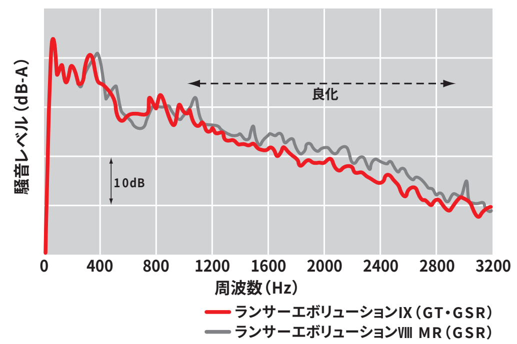


■ルーフパネル接合部



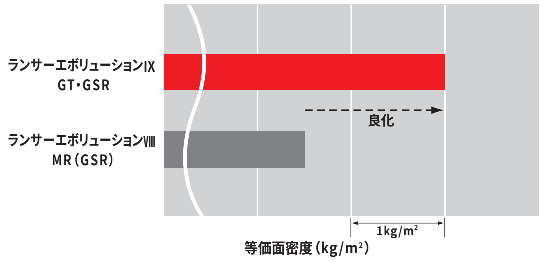
■リベット結合部断面(SPR[Self-piercing rivet])

■定常走行騒音　前席中央音(100km/h 6速 定常走行)



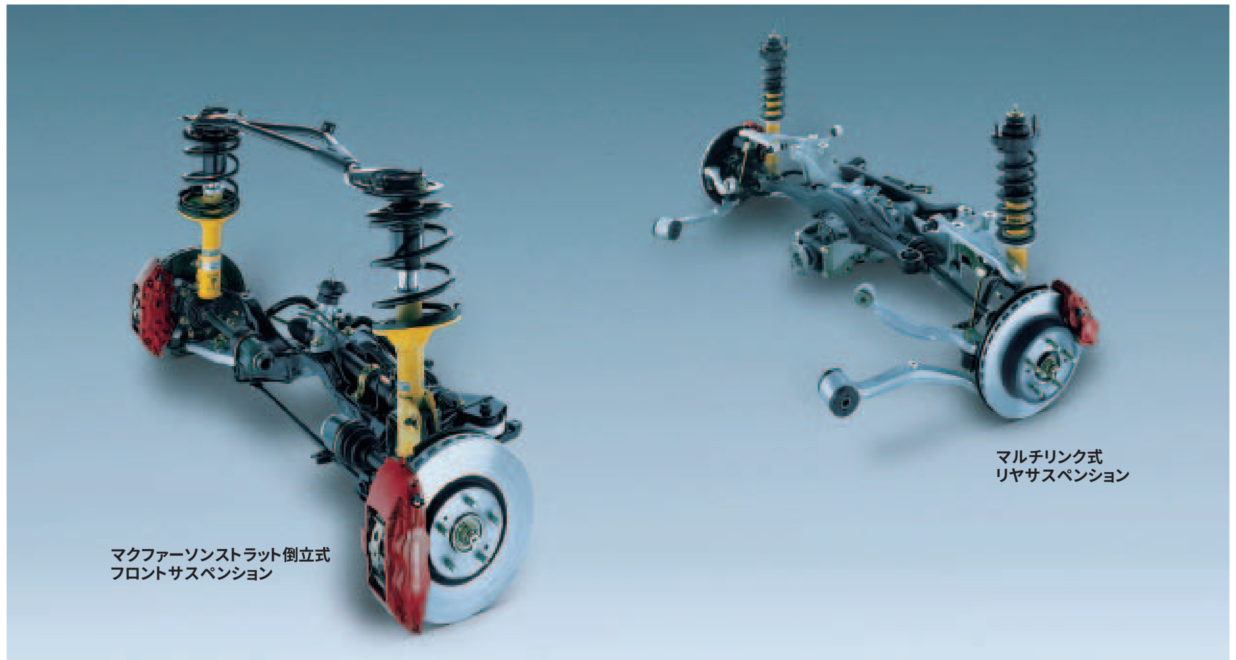
ランサーエボリューションⅨは、迫力のある音質(低周波数領域)はⅧ MRレベル並を維持し、騒々しい音質(高周波数領域)は遮音性能向上により、Ⅷ MRレベルより低減し、走行時の静粛性を確保した。

■前席中央　遮音性能(車体側方スピーカー音源)



ランサーエボリューションⅨは、遮音チューニングによるダッシュパット仕様変更とドア廻りのウエザーストリップ強化により、車室内の遮音性能をⅧ MRに比べ向上した。

※上記計測値は社内試験によるもの



■サスペンション

今回の改良点

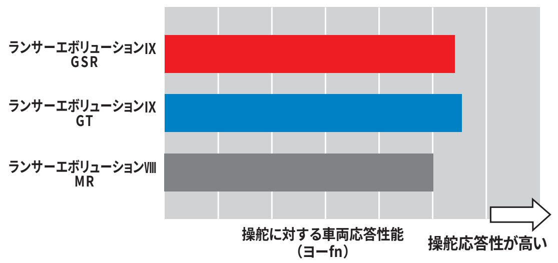
■リヤのスプリングを変更して車高をわずかに下げることで、リヤのスタビリティを向上させるとともに、スーパーAYCの効果をより有効に発揮。(GSR)

ランサーエボリューションのサスペンションには、あらゆる状況で的確に路面を捉え、タイヤの性能を最大限に発揮することで、加速性能、旋回性能、制動性能のすべてを極限まで高めるだけでなく、路面からのインフォメーションをドライバーにフィードバックすることが求められます。
マクファーソンストラット式フロントサスペンション、マルチリンク式リヤサスペンションという基本的な構造は、代々、改良を重ねながら継承。フロント、リヤの各アーム類は代々で段階的に軽量のアルミ鍛造とすることで、バネ下重量を低減して路面追従性を向上させてきました。Ⅷ MRから採用した応答性に優れるBILSTEIN社製ショックアブソーバーは、減衰力の最適化によって、常用域から限界域までコントローラブルなしなやかさを持ちながら、ロードホールディング性能の大幅な向上により旋回限界を向上。結果的には、常用域での乗り心地も大幅に高めています。
今回のⅨでは、完成度の高いⅧ MRのサスペンションを継承しながら、リヤのスプリングを変更してわずかに車高を下げることで、リヤのスタビリティを向上させるとともに、スーパーAYCの効果をいっそう有効に引き出すことを可能とし、あたかもスーパーAYCの駆動力移動量自体が増したかのようなフィーリングを得るに至っています。


■BILSTEIN社製 倒立式フロントショックアブソーバー

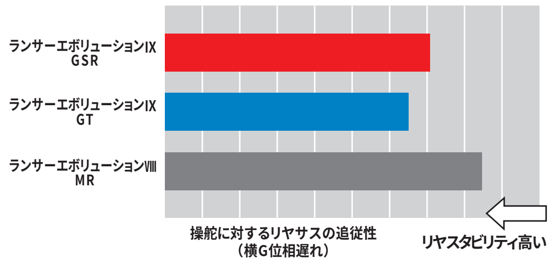

■BILSTEIN社製 リヤショックアブソーバー

■高い操舵応答性



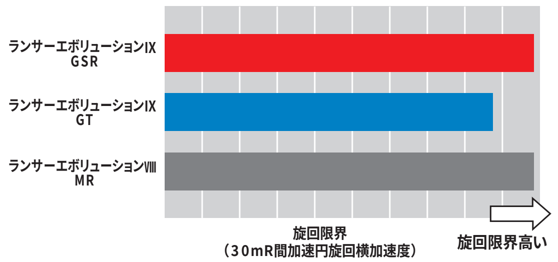
ランサーエボリューションⅨGSR/GTは、ランサーエボリューションⅧMRと比較し、高い操舵応答性を実現。

■高いリヤスタビリティ



ランサーエボリューションⅨGSR/GTは、ランサーエボリューションⅧMRと比較し、高いリヤスタビリティを実現。

■高い旋回限界



ランサーエボリューションⅨGSRは、ランサーエボリューションⅧMRと同等の、高い旋回性能を実現。ランサーエボリューションⅨGTは、ランサーエボリューションⅨGSRに対して旋回限界はやや劣る。

※上記計測値は社内試験によるもの

■ホイール＆タイヤ

今回の改良点

■新デザインのENKEI社製アルミホイールを採用。(GSR/GT)
■BBS社製アルミホイールは、引き続きメーカーオプション設定。

ランサーエボリューションのホイールは、走行時にかかる大きな負荷に耐え得る剛性を有しながら、バネ下重量を軽減して運動性能の向上に寄与する、機能的なデザインの超軽量アルミホイールです。タイヤは、ドライビングプレジャーを提供するハイグリップかつ高剛性タイヤを採用しています。

Ⅸでは、17×8JJサイズのENKEI社製5本ツインスポークのアルミホイールを新たに採用。従来、標準装備としていた同社製アルミホイールと比較して、1本あたり0.15kg軽量化しています。また、従来、メーカーオプション設定としていたBBS社製アルミホイールは、引き続きメーカーオプションで設定しています。GSR及びメーカーオプションによるRSの17インチ仕様車では、従来の235/45ZR17サイズのタイヤ（ADVAN A046）を引き続き採用。GTでは、GSRのものに比べ、限界域におけるグリップ性能よりも耐磨耗性やウェット性能を重視した同サイズのタイヤ（ADVAN A046D）を採用しています。


■アルミホイール
235/45ZR17タイヤ+ENKEI社製17インチアルミホイール（GSR、GT）


■235/45ZR17タイヤ+BBS社製17インチ鍛造軽量アルミホイール
（メーカーオプション）

■4WDシステム

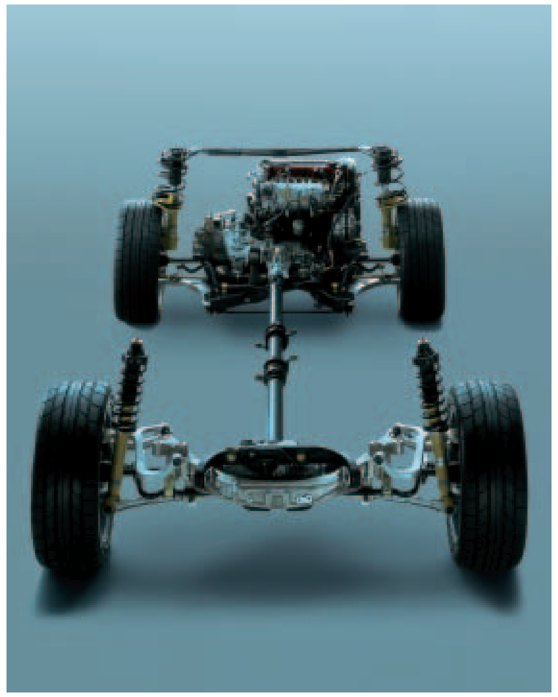
今回の改良点

■変更なし(ランサーエボリューションⅧ MRの4WDシステムを継承)。

ランサーエボリューションの電子制御4WDシステムは、三菱自動車の"オール・ホイール・コントロール"という思想を、最も積極的に追求して具現化してきたシステムです。4つのタイヤの性能をドライバーの意図に沿って最大限に引き出し、"走る""曲がる""止まる"といった運動性能すべてを極限まで高める、そのための一つの手段と言えます。

それまでの一般的な4WDシステムは、トラクション性能において4つのタイヤの力を最大限に発揮させることが基本的な考え方であって、そこから一歩進んでハンドリング性能をも高めるために駆動力を使おうという考え方は少なく、また、トラクション性能とハンドリング性能を高次元で両立させようという試みは、技術的には容易に成立させることができませんでした。このトランクション性能とハンドリング性能を高次元で両立する方法として私たちが独自に考えたのが、Ⅳより採用のAYCであり、Ⅶより採用のACD、そしてこれらの統合制御による電子制御4WDシステムでした。

AYCは、走行状況に応じて後輪左右にトルクを配分することでヨーモーメントを発生させ、旋回をアシストする機構でしたが、当時はランサーエボリューション専用に開発した機構ではなかったため、競技走行などにおける限界領域でのトラクション性能の不足が指摘されていました。この駆動力を移動する機構に遊星ギヤを用いることで、左右のトルク移動量を約2倍に高め、トラクション性能、さらには、コーナリーリング限界付近のハンドリング性能の制御能力をも大幅に向上させたのが、Ⅷより採用のスーパーAYCでした。ドライバーがアクセルを踏んでいない状況でさえも、後輪左右の間で駆動トルクを移動し、駆動力により旋回性能を制御できるのは、世界中で三菱自動車独自のスーパーAYC(及びAYC)だけです。



●ACD(Active Center Differential)

『ランサーエボリューションⅦ』から採用のACDは、センターディファレンシャルの差動制限装置に電子制御の油圧多板クラッチを採用して、ECUにより走行状況に応じて前後輪の差動制限力をフリー状態から直結状態までコントロール。操舵応答性とトラクション性能を高次元で両立させるシステムです。制御は、乾いた舗装路を想定したTARMAC、濡れた路面や未舗装路を想定したGRAVEL、雪道を想定したSNOWの3モードの設定。スーパーAYCとは、一つのECUで統合制御しています。

●スーパーAYC(Super Active Yaw Control)

『ランサーエボリューションⅣ』から採用のAYCは、リヤディファレンシャル内に設けたトルク移動機構により、ECUで走行状況に応じて左右後輪の駆動力差をコントロール。車体に働くヨーモーメント(旋回力)を制御し、旋回性能を向上させるシステムです。

『ランサーエボリューションⅧ』で進化させたスーパーAYCは、ディファレンシャル機構をベベルギヤ式から遊星ギヤ式に変更して、最大トルク移動量をAYCの約2倍に増大させ、アンダーステアの軽減はもとより、限界旋回を向上させてLSDのようなトラクション性能も発揮します。ACDとは一つのECUで統合制御することで、単独制御以上の効果を得ています。

『ランサーエボリューションⅧ MR』からは、クラッチケースをスチール製からアルミ製に変更するとともにクラッチディスクの肉厚を見直すことで、約0.8kgの軽量化を施しました。その一方で、エンジンのトルク向上に対応するため、デファレンシャルのハイポイドギアを高強度鋼に変更して、疲労強度を約1.2倍に高めました。

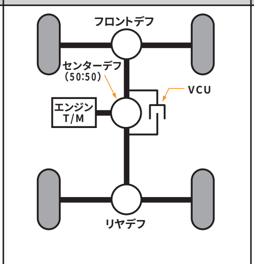
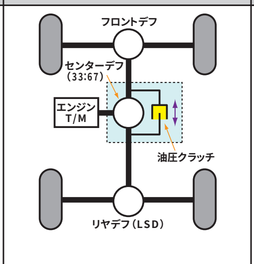
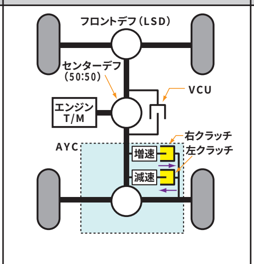
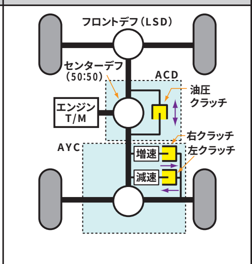
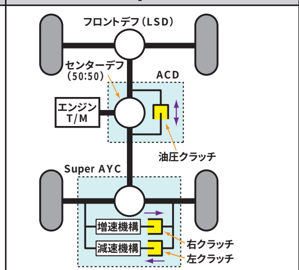
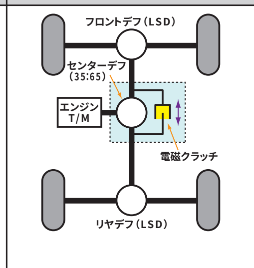
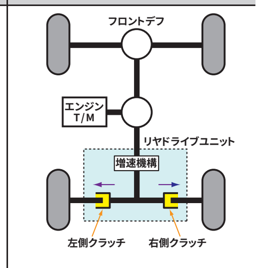
●スポーツABS(Sport Antilock Braking System)

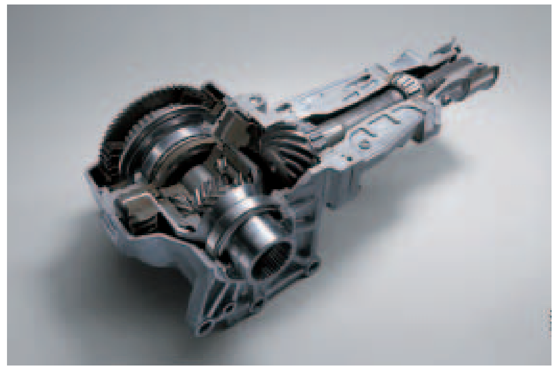
『ランサーエボリューションⅦ』から採用のスポーツABSは、車輪速センサーに加え、車両の減速度と旋回状態を検出するGセンサーと、操舵状態を検知するハンドル角センサーにより得た情報をもとに、ECUで4輪をそれぞれ独立して制御し、制動状態における操舵性能を向上させるシステムです。

『ランサーエボリューションⅧ MR』からは、特に、乾燥した舗装路などの高μ路における制御を、さらにきめ細かく最適化することで、うねりがある路面でも、より高い減速度を得られるようにしました。

また、前後輪の制動力配分を電子制御で最適化するEBD(電子制御制動力配分システム)によって、限界領域でのブレーキング時に後輪の制動力配分を増やして前輪の負担を軽減し、耐フェード性能を向上させたのに加え、路面状況や積載状態の変化に対しても常に安定した制動性能を発揮します。

■各種4WDシステムの特徴比較

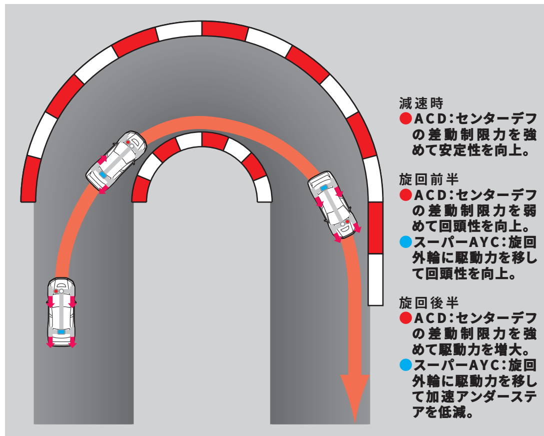
車　種	1987年ギャランVR-4	1992年 ギャランVR-4	1996年 エボリューションⅣ～Ⅵ トミー・マキネン エディション	2001年エボリューションⅦ	2005年エボリューションⅨ (エボリューションⅧ～)	最新の他社4WDシステム	
4WD名称	VCU付センターデフフルタイム	電子制御センターデフフルタイム	AYC	ACD＋AYC	ACD＋SuperAYC	Aシステム	Bシステム
システム構成							
フロントデフ	ノーマルデフ	ノーマルデフ	ヘリカルLSD	ヘリカルLSD	ヘリカルLSD	ヘリカルLSD	ノーマルデフ
センターデフ	前後50対50＋VCU	前後33対67ベース電子制御	前後50対50＋VCU	ACD(前後50対50ベース電子制御)	ACD(前後50対50ベース電子制御)	前後35対65ベース電子制御	無し
リヤデフ	ノーマルデフ	電子制御LSD	AYC	AYC	SuperAYC	機械式LSD	増速機構付き左右独立クラッチ
特　徴	直結4WDの曲がりにくさ(タイトコーナーブレーキング)を解消し、常時4輪駆動走行を可能とした伝統的な高性能4WD。VCUの特性で駆動性能と旋回性能のバランスが決まり、高次元での両立は難しい。	後輪寄りのベース駆動力配分採用で従来より旋回性能を向上し、直進時は電子制御とリヤデフ電子制御LSDにより駆動性能を向上。高次元での旋回性能と駆動性能との両立は難しい。	VCU付センターデフフルタイムのリヤデフにAYCを採用し、電子制御センターデフフルタイムと同等の駆動性能を確保したまま旋回性能をレベルアップ。後輪片側が浮いたときの駆動性能は、機械式LSDに比べ少し劣る。	ACDが主に駆動性能を、AYCが主に旋回性能を向上。2つの統合制御により、走行状況に応じた駆動性能と旋回性能の最適制御を実現。後輪片側が浮いたときの駆動性能は、機械式LSDに比べ少し劣る。	AYCの約2倍の制御量を実現したSuperAYCを採用し、ACD＋AYCよりも駆動性能と旋回性能とを同時に向上。後輪片側が浮いたときの駆動性能も機械式LSD同等レベルに向上。高次元での旋回性能と駆動性能の両立が可能。	後輪寄りのベース駆動力配分採用で旋回性能を確保し、直進時は電子制御とフロント&リヤLSDにより駆動性能を向上。高次元での旋回性能と駆動性能との両立は、4WDシステムの制御では難しい。	旋回外側クラッチで駆動することで加速時の旋回性能を向上し、左右両クラッチで駆動することで駆動性能を向上。加速時以外は後輪左右トルク差を発生できず、4WDシステムの制御による旋回性能の向上は期待できない。



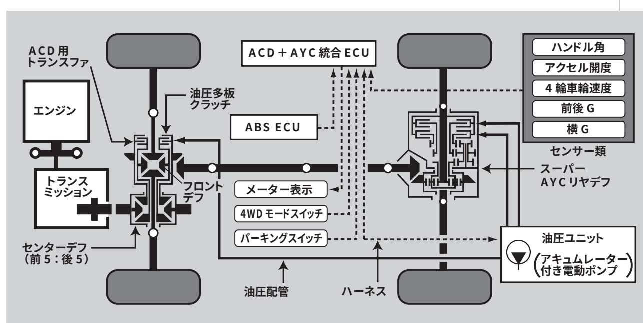
■ACD



■スーパーAYC



■ACD+スーパーAYCによるコーナリングイメージ



■電子制御4WDシステム構造図

走行状況に応じて前後輪の差動制限力をフリー状態から直結状態までコントロールして、操舵応答性とトラクション性能の両立を図った、Ⅶより採用のACDと前述のスーパーAYCとを統合制御することで、トラクション性能とハンドリング性能を高い次元で両立させました。そして、これらの電子制御4WDシステムと、Ⅶより採用のスポーツABSをも高精度で協調制御することで、加速時、旋回時、制動時とすべての状況において4輪を積極的に活用して、それぞれの運動性能を飛躍的に向上させたのです。

Ⅸでは、ACD+スーパーAYC+スポーツABSというⅧ MRの仕様を引き続き採用していますが、前述の通り、リヤのスプリングを変更して車高をわずかながら下げることで、後輪の接地性を高めてコーナリング時の挙動を安定させたほか、スーパーAYCの効きを高めることとなり、結果として旋回性能を向上させることができたのです。このように、私たちの考える“オール・ホイール・コントロール”は、一部の特殊な技術によってのみ得る効果だけではなく、ボディ、サスペンション、4WDシステム、ホイール、タイヤなど、あらゆる要素が織り成す、複合的な相乗効果であると言えるのです。

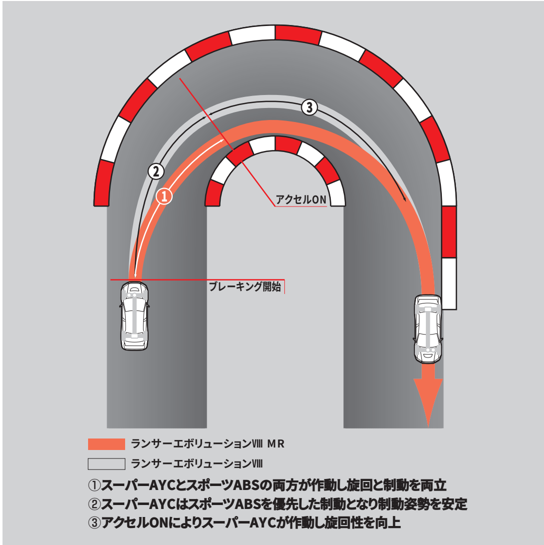
■ブレーキシステム

今回の変更点

■変更なし(ランサーエボリューションⅧ MRのブレーキを継承)。

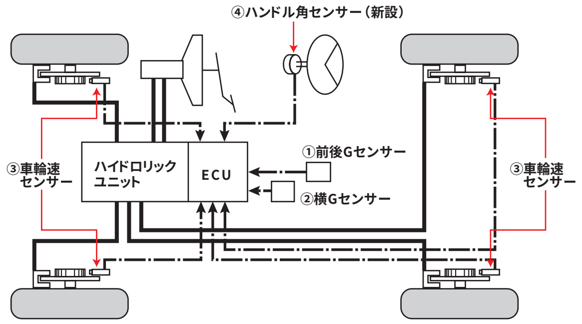
ランサーエボリューションのブレーキには、卓越した動力性能を受け止める強靭な制動性能が求められます。また、単純に効くというだけでなく、過酷で連続するスポーツドライビング時のブレーキングにおいて、安定したフィーリングとペダルストロークを維持しなければなりません。

Ⅴ以降、brembo社製の17インチベンチレーテッドディスクフロントブレーキ(対向4ポット)及び16インチベンチレーテッドディスクリヤブレーキ(対向2ポット)を、細部にわたる改良を施しながら引き続き採用。制動状況における操舵性能を向上させるスポーツABS、前後輪の制動力を電子制御で最適化するEBDも従来通り採用しています。

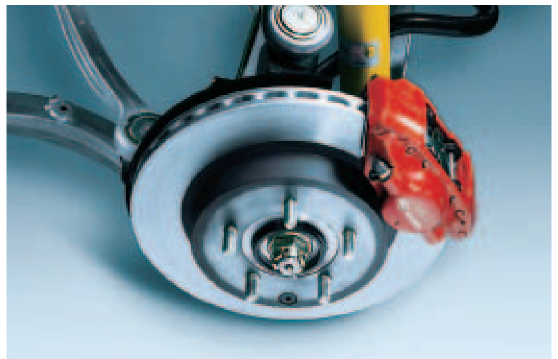


■スポーツABS作動中のコーナリングイメージ

■スポーツABSシステム構造




■brembo社製フロントブレーキ(17インチ・対向4ポットキャリパー)


■brembo社製リヤブレーキ(16インチ・対向2ポットキャリパー)





純正用品では、ランサーエボリューションのパフォーマンスをさらに高める各種機能パーツから、内外装の様々なドライビングサポートアイテム及びドレスアップパーツ、愛車を守る各種プロテクトアイテム、オーディオ&ナビゲーションシステムなど日用品に至るまで豊富に設定。

エクステリアの機能パーツでは、空気抵抗の悪化を極力抑えながらフロントに強力なダウンフォースを発生させて前輪の接地感を高めるカナードスポイラー、ルーフ後端に設置した8つのフィンが縦渦を発生させることで空気抵抗と揚力を同時に低減するボルテックスジェネレーターに加えて、エアダムエクステンションとガーニーフラップを新たに設定(エクステリア頁ご参照)。この2つのエアロパーツは、同時に装着することにより、空気抵抗に影響を及ぼすことなく、前後の空力バランスを最適化して限りなくゼロリフト(揚力係数0)に近い数値を実現。セットオプションの「ダウンフォースキット」としても設定しています。

インテリアのドライビングサポートアイテムでは、運転席のインストルメントパネル右側に装着するエンジンスタートスイッチを新たに設定。イグニッションキーをONにしたスタンバイ状態で、クラッチを切りながらスイッチを押すとエンジンが始動。スポーティドライビングへの期待感がいっそう高まります。また、内蔵した8枚のウエイトを増減することによりシフトノブの重量を調整することが可能な、重量調整式シフトノブも追加。ドライバーの好みやドライビングシーンに合わせてシフトフィーリングを調整可能としました。

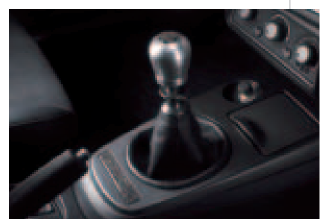
ドレスアップパーツでは、アクセル、ブレーキ、クラッチの各アルミペダル(GSR及びGTに標準装備)と統一感をもたせたアルミフットレストをラインアップ。また、ランサーエボリューションの機能性の象徴でもあるグリル開口部とフロントバンパー中央開口部を、ブルーのLEDイルミネーションで照らしてアピールする、グリル&バンパーイルミネーションも設定しました。この他、定番のマッドフラップは、レーシーなブラック&カーボン調と、ラリーイメージのレッド&アルミの2タイプにデザインを一新、実用性と機能美を兼ね備えています。

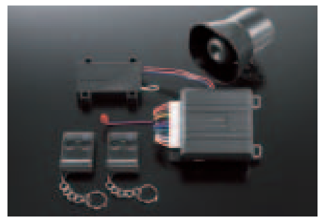
高性能車種や人気車種の盗難被害が増加する傾向にある昨今、ランサーエボリューション専用のセキュリティーグレードアップシステムを設定。本システムは、イモビライザーとドア開閉を検知する標準装備のセキュリティアラームをさらに強化するシステムで、2段衝撃センサー、デジタル傾斜センサー、ボンネットトリガー、トランクトリガーなど各種センサー及び各種機能を備えており、様々な状況を想定して盗難被害を未然に防ぎます。


■エアダムエクステンション


■ガーニーフラップ


■エンジンスタートスイッチ


■重量調節式シフトノブ


■セキュリティーグレードアップシステム

LANCER Evolution IX PRESS INFORMATION





RALLIARTでは、“クルマとの関係をもっと楽しく”をテーマに、各種チューニング&ドレスアップパーツを豊富にラインアップ。モータースポーツからストリートに至るまで、チューニングする喜びと走る楽しさを提案しています。

ランサーエボリューションのエアロダイナミクスの更なる提案として、カーボン製フロントアンダースポイラーを新たに設定。左右コーナー部がカットされたダイヤモンドカットノーズ形状の標準フロントバンパーに対して、左右コーナー部をカナード形状に張り出すことでダウンフォースを増大。また、低重心の安定した印象を与えながら、アグレッシブさをいっそう際立たせたデザインとしています。尚、センター部にはRALLIARTロゴエンブレムをあしらっています。

吸気バルブのMIVEC化やターボチャージャーの改良による高性能化にともない、吸入圧損を防ぐためのインタークーラーパイピングキットも形状を一部見直しました。尚、エアクリーナーボックスからターボまでの吸入効率を向上させるスポーツエアサクションパイピングキットは、従来の仕様のまま引き続き設定。これらにより、ランサーエボリューションIXのパフォーマンスをいっそう高めます。

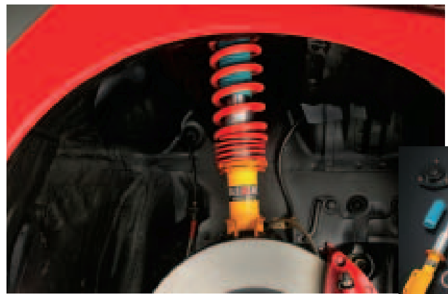
BILSTEIN社と共同開発した車高調整式スポーツサスペンションキットも引き続き設定（VII～IXに装着可能、除くVII GT-A）。優れた路面追従性により、あらゆる路面状況においても車体のフラット感、抜群のトラクション性能、そして的確なステアリングインフォメーションを提供。また、ロール剛性を向上したことにより、リニアな挙動変化が得られます。尚、車高調整式としたことで、多種多様なドライビングスタイルに対する対応の自由度をもち、ユーザーには嬉しいオーバーホール対応としています。

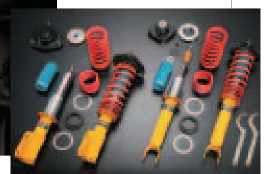
インテリアでは、フルスケールのスポーツコンビネーションメーター、これと統一感あるデザインのスポーツ1DINトリプルメーターキット（4G63型インタークーラーターボエンジン搭載車に装着可能）が、従来から好評を博しています。スポーツ1DINトリプルメーターキットは、文字盤を見やすいホワイトとして、各センサーはエンジンにボルトオン装着が可能。刻々と変化するエンジン油温（30～150℃）、油圧（0～1000kPa）、ブースト（-100～200kPa）の情報をリアルタイムに表示して、ドライバーへ提供します。



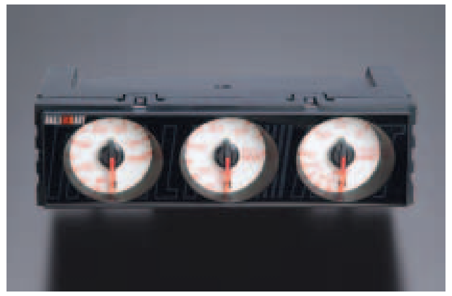


■スポーツインタークーラーパイピングキット





■BILSTEIN社製 車高調整式スポーツサスペンション



■スポーツ1DINトリプルメーターキット

モータースポーツは三菱自動車のクルマづくりの原点。その真髄がランサーエボリューションにあります。



2005年、三菱自動車は体制を改めて強化したワークスチームと新型ワークスカー『ランサーWRC05』をFIA世界ラリー選手権（WRC）に送り込むと同時に、さらなる進化を果たした『ランサーエボリューションIX』を発売します。

このWRCをはじめとするモータースポーツ活動と三菱自動車のクルマづくりは、実に密な関係にあります。まず優れた量産車がはじめにあって、それをベースとしたモータースポーツ参戦車両による活動を通じて培った技術をフィードバックすることで、また次の優れた量産車が誕生します。

モータースポーツ活動は、単なるプロモーション活動ではなく、三菱自動車のクルマづくりの原点であり要です。とりわけ、その真髄がランサーエボリューションにあります。このクルマが世界のモータースポーツファンから支持され、そして活躍してきた事実は、三菱自動車にとっては何物にもかえがたい誇りなのです。

『ランサーエボリューションIX』は、私たち三菱自動車が皆さまにお届けする最新作です。そして私たちは、モータースポーツ活動を通じて培った技術やノウハウを、『スポーティDNA』と『SUV DNA』として、全ての市販車へフィードバックし、耐久性・安全性はもとより、走行性・走破性を高めるクルマづくりを進めてまいります。

三菱自動車工業株式会社
常務取締役　**貴島　彰**



■FIA世界ラリー選手権（WRC）



■FIAプロダクションカー世界ラリー選手権（PWRC）



■全日本ラリー選手権



■スーパー耐久シリーズ



■全日本ジムカーナ選手権



■全日本ダートトライアル選手権

LANCER EVOLUTION I

WRC
Group A　Group N

1993年第1戦モンテカルロラリー～1994年第3戦サファリラリー



■1993年モンテカルロラリー　A.シュワルツ選手　ランサーエボリューションデビュー

1970年代のサザンクロスラリー（オーストラリア）6連覇や日本車初のWRC総合優勝となった1974年のサファリラリー（ケニア）制覇。国際ラリーでこうした数々の偉業を成し遂げてきた栄光のマシン『ランサー』の名を新たな時代に受け継いだ車が、1992年10月に三菱自動車が発売した『ランサーエボリューション』、いわゆる「エボリューションⅠ」でした。高性能4WDスポーツセダンの先駆けとなった『ギャランVR-4』（1987年10月発売）で熟成を重ねてきた4G63型2ℓ DOHCターボエンジンと4WDシステムを、よりコンパクトな車体に搭載。水冷式の大型インタークーラーを車両先端に置く最適設計とし、エンジン最高出力はギャランVR-4の後期モデルより30PS増の250PSとしていました。

三菱自動車が、世界でも例を見ない異色の高性能セダンの量産化に踏み切った最大の目的は、このランサーエボリューションをWRC出場車として使うことにほかなりませんでした。当時のWRCは、FIA（国際自動車連盟）が定める車両規定の一つであるグループA（量産車改造カテゴリー）の車両がメイン。この車両規定は、ラリーカーのベースとなる量産車が年間2500台以上生産されていることを条件とし、様々な専用改造を施すことを認めながらも、車両の基本設計は量産車のそれを厳格に踏襲することを要求するものでした。つまりグループAは、ベースとなる量産車の基本性能がラリーカーのパフォーマンスを大きく左右するカテゴリーだったのです。

エボリューションⅠのグループA仕様ラリーカーは1993年シーズンの開幕戦モンテカルロラリーにおいてデビュー。ケネス・エリクソン選手（スウェーデン）が総合4位、アーミン・シュワルツ選手（ドイツ）が総合6位と、出走した2台そろって上位で完走するという、初陣としては上々の結果を残しました。

その後、グループAエボリューションⅠはWRCに計8戦出場。三菱自動車チームの弛まざる開発努力によって走行性能は着実に向上し、1993年最終戦RACラリー（イギリス）ではエリクソン選手が総合2位に、そして1994年第3戦サファリラリーでは当時三菱自動車の社員ドライバーであった篠塚建次郎選手がやはり総合2位に入賞。デビューから間もないまったくの新鋭機ながらも、期待どおりの高いパフォーマンスを示しました。

LANCER EVOLUTION II

WRC
Group A　Group N

1994年第5戦アクロポリスラリー～1995年第2戦スウェディッシュラリー

WRC出場をそもそもの目的として商品企画化した『ランサーエボリューション』でしたが、これが大絶賛をもってユーザーに迎えられることとなりました。初期の目標販売台数であった2500台はわずか3日間で達成。こうした予想以上の反響を受けて、三菱自動車ではこの車をその名のとおり継続的に進化させていくことを決定し、1994年1月には各部をさらに性能向上させた『ランサーエボリューションⅡ』を発売しました。

WRCに参戦する三菱自動車チームは、このエボリューションⅡのグループA仕様ラリーカーを1994年シーズンの第5戦アクロポリスラリー（ギリシャ）から実戦投入。アーミン・シュワルツ選手がいきなり総合2位に食い込みました。グループAラリーカーとしてのエボリューションⅠからの主な変更点は、ウイング部に迎角をつけたリヤスポイラーの採用とフロントバンパーへのエアダムの追加程度でしたが、ランサーエボリューションそのものが短期間で果たしたラリーカーとしての熟成と戦闘力の向上は目覚ましいものでした。また、当時は自動車メーカー直系のワークスチームが激突していたFIAアジア・パシフィックラリー選手権（APRC）への参戦は、絶好の実戦テストともなりました。そのAPRCでの初陣となった1994年のインドネシアラリーではケネス・エリクソン選手がランサーエボリューション初の国際メジャーラリー総合優勝を飾っています。

また、1994年のAPRC最終戦タイラリーでは、三菱自動車の開発チームが長年にわたって研究開発を進めてきた電子制御のアクティブディファレンシャルシステムを初めて実戦投入。現在、三菱自動車が掲げる「オールホイールコントロール理念」を形成する技術的な礎がここに築かれることとなりました。果たして、アクティブデフを搭載したエボリューションⅡは素晴らしいハンドリング性能を示し、これを駆ったエリクソン選手は同ラリーを制覇。さらに、1995年のWRC第2戦スウェディッシュラリーでは、エリクソン選手と三菱自動車チームに新たに加入したトミー・マキネン選手（フィンランド）がアクティブデフ搭載車でライバルを圧倒する異次元のスピードを披露。全25カ所のスペシャルステージの3分の2を制覇し、ランサーエボリューションにとって初のWRC総合優勝を1-2フィニッシュで勝ち取ることとなりました。



■1995年スウェディッシュラリー　K.エリクソン選手　ランサーエボリューション初のWRC総合優勝

LANCER EVOLUTION III

WRC
Group A　Group N

1995年第4戦ツール・ド・コルス～1996年第9戦カタルニアラリー

ランサーエボリューションがWRCで初優勝を飾った1995年2月、三菱自動車はさらなる進化モデル『ランサーエボリューションⅢ』を発売しました。その最大の特徴は、見る者を圧倒する空力デザインにありました。フロントバンパーの開口部を大型化するとともにインタークーラーを大容量化。また、より多くのダウンフォースを得るために、量産車としては異例の大型リヤスポイラーとウイッカーを採用し、フロントバンパー下のエアダムも大型化しました。こうした装備は、空力デザインをベース車両から一切変更できないグループA／グループN（量産車無改造カテゴリー）ラリーカーにとっては大きなアドバンテージとなるものでした。

なお、エボリューションⅢが発売された当時は、新たな車両カテゴリーとして「ワールドラリーカー（WRカー）」がFIAで検討の只中にありました。そんな折に出現したエボリューションⅢによって、各自動車メーカーは「三菱自動車はここまでやるのか」と度肝を抜かれたといいます。そんな彼らの意見により、WRカーのフロントバンパー開口部面積とリヤスポイラーの寸法がエボリューションⅢのものを最大とすることとなった、というのはラリー界では有名な逸話となっています。

エボリューションⅢのグループAラリーカーは1995年シーズンのWRC第4戦ツール・ド・コルス（フランス）でデビューし、出場3戦目の第6戦オーストラリアラリーでケネス・エリクソン選手がWRCでの1勝目を挙げました。また、この年のAPRCでは全6戦のシリーズにおいて4勝をマーク。エリクソン選手がドライバーズタイトルを獲得し、三菱自動車がマニュファクチャラーズタイトルに輝くこととなりました。

そして迎えた1996年のWRCは、熟成されたランサーエボリューションの高いパフォーマンスと三菱自動車チームで2年目を迎えたトミー・マキネン選手の才能が最高の共演を見せたシーズンとなりました。このコンビネーションは、開幕2連勝を皮切りに、一気に5勝をマーク。第7戦オーストラリアラリーでの勝利により、まだ2戦を残した時点で、マキネン選手にとっても、そして三菱自動車にとっても初となるドライバーズタイトルを獲得しました。ランサーエボリューションと三菱自動車を名実ともに世界の頂点に押し上げた記念碑的な車、それがランサーエボリューションⅢでした。



■1996年サファリラリー　T.マキネン選手　総合優勝

LANCER EVOLUTION IV

WRC
Group A　Group N

1997年第1戦モンテカルロラリー～1998年第4戦ポルトガルラリー



■1997年1000湖ラリー　T.マキネン選手　総合優勝

1997年はWRCが大きな変革の時を迎えた年でした。「WRカー」の登場です。ベース車両が自然吸気エンジンの前輪駆動車であっても、それに2ℓターボエンジンと4WDシステムを組み込んでラリー専用車両とすることを認める。それがWRカー規定でした。FIAはこれをあくまでグループAの枠内にある車両カテゴリーと規定し、その性能もグループAと同程度とすることを意図していました。

もっとも、WRカーに与えられた改造の自由度の大きさは明らかでした。しかし「ラリーで培った技術を量産車に注ぎ込み、お客様に還元していくこと」を一貫したポリシーとして活動し続けてきた三菱自動車には、量産車との技術的連携が強固なグループAで戦い続けることに迷いはありませんでした。そして迎えた1997年のWRC開幕戦モンテカルロラリー。ライバル各社がこぞってWRカーを送り出してきた中、三菱自動車が放った切り札が『ランサーエボリューションⅣ』でした。

1996年8月に発売したエボリューションⅣは、ランサーシリーズのフルモデルチェンジを受けて登場した第2世代のランサーエボリューションの初代モデルです。リヤサスペンションはダブルウィッシュボーンベースのマルチリンク式を新開発。これはWRCチームからの要望に量産車設計が応えたものでした。4G63型DOHCターボエンジンには、排気マニホールドからタービンホイールまで完全にデュアル構造としたツインスクロールターボを新たに採用し、低・中速域でのトルクとレスポンスを大幅に向上。これらはそのままグループAラリーカーにも採用しました。さらにラリーカーに関しては、ライバルチームに先駆けてシーケンシャル式ギヤボックスを導入。三菱自動車の先見性を印象付けることとなりました。

1997年シーズンをディフェンディングチャンピオンとして戦ったトミー・マキネン選手は、このグループAランサーエボリューションⅣを駆って4勝を飾りました。特に、完全な舗装路ラリーとして開催されたカタルニアラリーでの勝利は、ランサーエボリューションが路面を選ばないオールラウンダーに成長したことを強くアピールするものでした。そしてエボリューションⅣは、並み居るWRカー勢を打ち破ってドライバーズタイトルを防衛。三菱自動車に2年連続で世界一の座をもたらすこととなりました。

LANCER EVOLUTION V

WRC Group A Group N

1998年第5戦カタルニアラリー〜1998年第13戦グレートブリテンラリー



■1998年カタルニアラリー　T.マキネン選手　ランサーエボリューションⅤデビュー戦

新興のWRカー勢に対抗すべく三菱自動車がWRC戦線に投入し、見事に1997年のドライバーズチャンピオンを奪ったランサーエボリューションⅣ。グループA仕様のこのラリーカーは、1998年シーズンに入ってもさらに2勝を挙げてみせたのち、三菱自動車チームのワークスカーとしての役割を次なるエボリューションにバトンタッチしました。それが第5戦カタルニアラリーで登場した『ランサーエボリューションⅤ』です。

三菱自動車には、このWRC出場車をWRカーとして開発する考えは端からありませんでした。むしろ開発陣は、改造規制の緩やかなWRカーに対して、純粋なグループAでいかに対抗するかというテーマに闘志を燃やしたのです。そこで導き出した答えは、「ラリーカーの性能向上に必要な技術的要件は量産モデルの時点から盛り込む」という、三菱自動車ならではの方法論を一層強化することでした。その結果、1998年1月に量産モデルを発売したエボリューションⅤでは、車両全幅を当時のWRCの規定最大値である1770mm（エボリューションⅣは1690mm）に広げ、これによりトレッドも前1510mm／後1505mm（同前後1470mm）にそれぞれ拡大して一層の高速化に対応。やはりグループAではベース車両からの変更が認められない空力面に関しては、量産モデル用としては異例の仰角調整式ウイングを備えたリヤスポイラーを採用するなどのアグレッシブな仕様としたのです。

エボリューションⅤは、歴代の三菱自動車チームのワークスカー中、現役で活動した期間が最も短かったマシンとなりましたが、その実、最大級の戦果を挙げた車両でもありました。出走した9つのラリーのうち5戦で総合優勝。三菱自動車チームのエースドライバーであったトミー・マキネン選手は、母国開催のフィンランドラリーで史上初となる5年連続優勝を成し遂げるとともに、この世界選手権のドライバーズタイトルを3年連続で制覇してみせました。さらに、当時の三菱自動車チームのセカンドドライバーであったリチャード・バーンズ選手（イギリス）も2勝を挙げるなどの活躍を見せ、三菱自動車は念願のマニュファクチャラーズタイトルも獲得。WRカー規定の施行によって競技レベルが著しく向上する中でのこれらの結果は、グループAで戦い続ける姿勢を貫いた末の壮挙として、三菱自動車は世界中からの喝采を受けることとなりました。

LANCER EVOLUTION VI

WRC Group A Group N

1999年第1戦モンテカルロラリー〜2001年第10戦ニュージーランドラリー

1998年にドライバーとメーカーの両タイトルを制覇した三菱自動車は、1999年1月に発売した『ランサーエボリューションⅥ』を間髪を入れずに1999年のWRCに投入。それはやはりグループA仕様のラリーカーであり、その性能を上げるための進化を、三菱自動車は改めて量産モデルに惜しみなく注ぎ込みました。RSモデルのターボに採用した、量産車としては世界初のチタンアルミ合金タービンホイールなどはその一例でした。他方、ウイッカー部もウイング化したダブルウイング式リヤスポイラーは、FIAからの通達により、グループA仕様では下部開口部を塞ぐことを余儀なくされました。WRカー規定導入以降もグループAでタイトルを取り続けてきた三菱自動車の強さゆえのことでした。

こうして登場時から多くの話題をさらったエボリューションⅥは、1999年1月から2001年9月までの2年9カ月という長期間にわたって三菱自動車チームのワークスカーとして活躍しました。その基本仕様は大きく2つに分けることができます。1999年開幕戦モンテカルロラリーでデビューウィンを飾り、2000年最終戦グレートブリテンラリーまでを戦った純グループA仕様と、2001年開幕戦モンテカルロラリーから同年第10戦ニュージーランドラリーまで使用したWRカー規定部分適用版グループA仕様です。

このうち前者は、1999年シーズンに4勝を挙げ、トミー・マキネン選手は前人未到の4年連続ドライバーズタイトル獲得という偉業を成し遂げることとなりました。この栄誉を祝して、三菱自動車では彼の名を冠した量産モデル『ランサーエボリューションⅥ トミー・マキネン エディション』を2000年1月に発売。同車の空力性能を一層強化したフロントバンパーは、同年8月の第9戦フィンランドラリーからWRC出場車にも採用しました。

一方、後者のWRカー規定部分適用版グループA仕様とは、リヤサスペンションの設計変更とエンジンのフライホイールの軽量化という、純粋なグループA規定ではどうしても手をつけられなかった箇所を実現させるために誕生したマシンでした。しかし、このわずか2点の改良を受けて、エボリューションⅥは2001年シーズンの前半で一気に3勝をマーク。WRカー規定が施行からすでに5年目を迎えていた中でのこの成績は、ランサーエボリューションの優れた基本性能を改めて立証することとなりました。



■1999年スウェディッシュラリー　T.マキネン選手　総合優勝

LANCER EVOLUTION VII

PWRC Group N

2002年PWRCシリーズランキング2位　2003年アジア・パシフィックラリー選手権シリーズチャンピオン

2000年1月、三菱自動車は、ランサーシリーズのフルモデルチェンジを受けて第3世代へと発展した『ランサーエボリューションⅦ』を発売しました。2001年10月からWRCに投入したWRカーのベースともなった新設計のボディに、弛まぬ進化を続けてきた4G63型2ℓ DOHCターボエンジンを搭載。最高出力はエボリューションⅣですでに280PSに達していましたが、最大トルクはこのエボリューションⅦで39.0kg-mを発揮するまでになりました。

これに組み合わせるドライブトレーンの進化も著しいものでした。その筆頭が、エボリューションⅣ以降の歴代モデルに採用してきた「AYC（アクティブ・ヨー・コントロール）」。走行状況に応じて左右後輪への駆動力差を最適に調整するもので、三菱自動車が他社に先駆けて量産車に採用したシステムです。そしてこのエボリューションⅦからは「ACD（アクティブ・センター・ディファレンシャル）」も導入。機構的には、各種センサーが検出したドライバー操作や車両走行状態に応じてコンピュータがセンターデフの多板クラッチ作動用ピストンにかける油圧を最適に制御し、前後輪間の駆動力差をコントロールするものです。さらに、ブレーキング時の制動力を4輪個別にコンピュータ制御するスポーツABSも新開発。これらACD＋AYC＋スポーツABSの組み合わせによる先進的な「オールホイールコントロール理念」は、三菱自動車がラリー参戦を通じて鍛え上げてきたものにほかならないものでした。

三菱自動車チームのWRC出場車がWRカーにシフトしたことで、エボリューションⅦのWRCにおける活躍の場はグループNカテゴリーに絞られることとなりました。そして時を同じくするようにして、このWRCにおけるグループNカテゴリーの選手権シリーズは世界選手権にグレードアップし、新たに「FIAプロダクションカー世界ラリー選手権（PWRC）」としてスタートすることとなったのです。その初年度である2002年にシーズン出場登録を行った18チームのうち、ランサーエボリューションユーザーは実に16チーム。彼らはいずれも自ら車両を購入されて出場するプライベーターの方々であり、そこにおいての圧倒的なシェアは、ランサーエボリューションの基本性能の高さを何より明快に示すものでした。



■2002年ニュージーランドラリー　K.ソルベルグ選手　PWRC優勝

LANCER EVOLUTION VIII

PWRC Group N

2004年PWRCシリーズランキング3位



■2004年オーストラリアラリー　奴田原文雄選手　PWRC3位

グループN車両によるラリーの世界選手権として2002年にスタートしたPWRC。2年目の2003年は26チームがシーズン登録し、そのうちランサーエボリューションユーザーが20チームを占めるという状況が続きました。そんな中、三菱自動車はエボリューションⅦをさらに進化させた『ランサーエボリューションⅧ』を2003年1月に発売しました。4G63型エンジンは、ツインスクロールターボの過給特性の見直しによって、最大トルクがついに40.0kg-mに到達。高強度鋳造アルミピストンと高強度鍛造鋼コンロッドの採用により、一層の耐久信頼性の向上も図りました。そして三菱自動車が誇るオールホイールコントロールシステムもさらに進化。AYCのデフ機構を従来のベベルギヤ式から遊星ギヤ式に変更することで最大トルク移動量を約2倍に増大させた「スーパーAYC」を装備し、旋回性能をさらに向上させました。空力性能の向上も著しく、新デザインのフロントバンパーやボンネットのエアアウトレット形状などにより、空気抵抗とリフトをさらに低減。リヤスポイラーは量産車の4ドアセダンとしては世界初のCFRP（カーボン繊維強化樹脂）製とし、高強度化・高剛性化を同時に実現。水平翼はABS樹脂製であったエボリューションⅦのものより60%も薄肉化し、その位置を後方へ58mm移動させたことで、従来と同等の空気抵抗でダウンフォース発生量は約1.7倍という高効率を実現しました。

さらに2004年2月には、エボリューションⅧの進化版である『ランサーエボリューションⅧ MR』を発売。ターボのノズル面積拡大やカムプロファイルの変更によって最大トルクを40.8kg-mへと向上させたほか、特殊なリベッティング技術の導入によってルーフパネルをアルミ化させました。車両で最も高い位置にあるルーフの軽量化は、重心位置の低減に大きく寄与し、それが走行性能の向上に直結することは言うまでもありません。

エボリューションⅠの発売からすでに12年。この間、三菱自動車はほぼ毎年のように進化モデルを登場させ続けてきました。それはとりもなおさず、ランサーエボリューションがモータースポーツにおいて育まれてきた本物のスポーツセダンであるからにほかなりません。そして2005年3月、「進化」は『ランサーエボリューションⅨ』へと受け継がれます。

時代はWRカーへ

LANCER EVOLUTION WRC

**2001年第11戦サンレモラリー～
2003年第8戦ドイツラリー**



■2001年サンレモラリー　T.マキネン選手　ランサーエボリューションWRCデビュー戦

1997年にWRカーが導入されてからも、一貫してグループAでWRCを戦い続けた三菱自動車。それは何より、「ラリーで培った技術を量産車に注ぎ込み、お客様に還元していく」という信念の表れにほかなりませんでした。しかしながら、やがてWRカーの改造範囲の自由度が拡大解釈されるようになってきたことで、戦況は変化していきました。ベースの量産車から逸脱した仕様のWRカーたちが著しく性能を向上させてくるにつれ、グループAで伍し続けていくことは次第に難しいものとなっていったのです。
自動車メーカーの名のもとに展開しているワークス活動である以上、事情はどうであれ、勝たなければなりません。この使命から、三菱自動車は以後のWRC出場車をWRカーとすることを決断しました。
その開発には2000年の春ごろから着手し、2001年10月に実戦投入というスケジュール。実質1年という開発期間は、初めて手がけるWRカーとしては極めて短いものでした。そこで三菱自動車の開発チームは、グループAランサーエボリューションで培ったコンポーネントをWRカー仕様の車体に搭載した第1次モデルと、よりWRカー規定を生かして各コンポーネントを進化させた第2次モデルの2段階に分けて開発を進めたのです。その第1次モデルが2001年の第11戦サンレモラリーでデビューした『ランサーエボリューションWRC』であり、第2次モデルが2002年第9戦フィンランドラリーから出場した『ランサーエボリューションWRC2』でした。

結論から言えば、三菱自動車にとっては第1世代のWRカーとなったこの2車は、グループA時代から比べると甚だ不本意な結果しか残せませんでした。トップレベルのWRカーは、三菱自動車チームが想定していた以上のラリー専用車としての進化を遂げていたからです。これらに追いつくことは生半可な改良では不可能と判断した三菱自動車は、あえて2003年シーズンのWRCへのワークス参戦を休止。チーム体制の大幅な見直しを図ると同時に、WRC出場車も全面的に開発し直すこととしました。

L A N C E R　W R C 0 4

**2004年第1戦モンテカルロラリー～
2004年第10戦ドイツラリー、第15戦カタルニアラリー**



■2004年モンテカルロラリー　G.パニッツィ選手　総合6位

そして2004年シーズンの開幕戦モンテカルロラリーから走らせたのが、三菱自動車にとっては第2世代のWRカーとなる『ランサーWRC04』でした。三菱自動車の開発チームは、ラリー用に特化した電子制御技術の採用はひとまず先送りにすることとしました。そして第10戦ドイツラリーまでの参戦を通じて同車の基本性能を徹底的に高め、以後のラリーは欠場して、2005年シーズンに投入する『ランサーWRC05』の開発に全力を注ぐという戦略を採ったのです。
かくして、2005年のWRCに登場したランサーWRC05は、開幕戦ラリー・モンテカルロにおいていきなり総合3位という好成績から新しいシーズンをスタートしました。そして皆さまから寄せられる「三菱復活」への熱い期待を力として、この2005年のWRCシリーズ全16戦を全力で戦っていく計画です。

2005年WRC開幕戦
三菱復活の総合3位に

1月21～23日にモナコ公国を基点に開催された伝統のラリー・モンテカルロで、『ランサーWRC05』を駆るジル・パニッツィ選手（フランス）が総合3位に入賞しました。パニッツィ選手は、チームにとって1年半ぶりとなるSSベストタイムをマークするなど大いに健闘。多くの有力ドライバーが自滅していく中をハイペースで安定して走り続けました。また、この2005年シーズンから新たに三菱自動車チームに加わったハリ・ロバンペラ選手（フィンランド）も総合7位に入賞。2004年シーズン後半のWRC出場を休止してマシン開発とチーム体制強化を進めてきた三菱自動車としては、再出発の一戦を最高の形で飾ることができました。



■2005年ラリー・モンテカルロ　G.パニッツィ選手　総合3位

グループNを支え続けてきた三菱



■ギャランVR-4



■ランサーエボリューションⅠ



■ランサーエボリューションⅡ



■ランサーエボリューションⅢ



■ランサーエボリューションⅣ



■ランサーエボリューションⅤ



■ランサーエボリューションⅥ



■ランサーエボリューションⅦ



■ランサーエボリューションⅧ

三菱自動車がWRCにおいて、ワークス活動を展開してきたグループA／WRカーとともに、長年にわたって重要視してきたカテゴリーがグループNです。その特徴は大きく2つあります。ベース車両の基本設計に忠実でなければならないグループA以上に改造規制が厳しく、いわば量産車の基本性能そのままに競技を戦う車両カテゴリーであることがその一つ。そしてもう一つは、これを用いるのが自ら車両を購入して競技に参加するプライベーターであるということです。
ラリーのグループNカテゴリーにおける三菱車の本格的な活躍は『ギャランVR-4』の時代にさかのぼります。後にランサーエボリューションが受け継ぐ4G63型2ℓ DOHCターボエンジンと4WDシステムを搭載したこの車の高性能を世界各国のプライベーターの方々が見込み、海外では販売されていなかったギャランVR-4を八方手尽くして入手してグループNカテゴリーに持ち込み始めたのです。こうした動きを受けて、三菱自動車のモータースポーツ子会社である「ラリーアート」が軸となり、海外拠点などを通じての充実したユーザー支援体制を構築。そしてランサーエボリューションの時代に入ると、このカテゴリーで圧倒的な支持とシェアを得るようになりました。それはとりもなおさず、モータースポーツ参加で得たノウハウを量産車に直接フィードバックしていく三菱自動車の開発方針と、そこから生み出されたランサーエボリューションの基本性能の優秀性が、世界のモータースポーツ参加者たちから認められたことの証にほかなりませんでした。
その後、WRCにおけるグループNカテゴリーは1987年に「プロダクションカードライバーFIAカップ」として選手権化され、ランサーエボリューションユーザーが1995年から2001年まで7年連続でチャンピオンを獲得するという金字塔を打ち立てました。そしてこのシリーズは、2002年に世界選手権へ昇格。新たにPWRCとなってからもランサーエボリューションは圧倒的なシェアを占め続け、2004年にはシリーズ全7戦中6勝をマークしています。
あくまで、グループNカテゴリーの主役は自ら車両を選択し購入されたプライベーターの方々。そのカテゴリーにおいて、長年にわたってランサーエボリューションが幅広い支持を受け、活躍し続けていることは、三菱自動車にとっては何物にもかえがたい誇りなのです。

ランサーエボリューション　グループN（PWRC）シリーズ戦績

1994年	プロダクションカーカップ	シリーズランキング2位（イゾルデ・ホルデリート）
1995年	プロダクションカーカップ	シリーズチャンピオン（ルイ・マデイラ）
1996年	プロダクションカーカップ	シリーズチャンピオン（グスタボ・トレレス）
1997年	プロダクションカーカップ	シリーズチャンピオン（グスタボ・トレレス）
1998年	プロダクションカーカップ	シリーズチャンピオン（グスタボ・トレレス）
1999年	プロダクションカーカップ	シリーズチャンピオン（グスタボ・トレレス）
2000年	プロダクションカーカップ	シリーズチャンピオン（マンフレッド・ストール）
2001年	プロダクションカーカップ	シリーズチャンピオン（ガブリエル・ポッゾ）
2002年	PWRC	シリーズランキング2位（クリスチャン・ソルベルグ）
2003年	PWRC	シリーズランキング5位（ダニエル・ソラ）
2004年	PWRC	シリーズランキング3位（ヤニ・パーソネン）

国内モータースポーツでも活躍

スーパー耐久

ラリーでの活躍が目立つランサーエボリューションですが、フィールドはそればかりではありません。とりわけ「スーパー耐久シリーズ」における活躍は、ランサーエボリューションがサーキットレースにおいても極めてポテンシャルの高い車であることを鮮やかに示しています。
スーパー耐久は1991年に「N1耐久ラウンドシリーズ」として誕生した国内唯一の耐久レースシリーズです（※注:1996年から「スーパーN1耐久」、1998年から「スーパー耐久」に名称変更）。ラリーにおけるグループNカテゴリー同様に、改造できる範囲は非常に狭く、それだけに量産車の基本性能が問われるカテゴリーとなっています。
ランサーエボリューションがこのレースに初めて登場したのは、発売から間もない1993年シーズンの開幕戦。エンジンの全開状態が長時間続くことによる熱の問題、ブレーキ容量やインタークーラーへの冷却風導入量の不足など、サーキットレースならではの走行条件によってラリーでは問題にならなかった改善項目が明らかになり、その後の量産モデルの開発に大きく寄与しました。そして1995年第2戦仙台ハイランドレースウェイで待望の初優勝をマーク。以後、2000年最終戦まで実に24連勝を飾ることとなりました。
これほどまでに強さを発揮できた背景には、多数の出場チームがランサーエボリューションを選択してきたという事実があります。スーパー耐久は自ら車両を購入されたプライベーターの方々によって争われているレースシリーズ。ランサーエボリューションは、ラリーにおいて絶大な支持を集めたことと同じ状況を、スーパー耐久というサーキットレースにおいても作り出してきたのです。
また、三菱自動車としてもこのスーパー耐久シリーズを舗装路における限界走行のデータ収集の場として積極的に活用し、次なるランサーエボリューションの開発に生かしてきたという経緯があります。そしてスーパーAYCやACDは、いまやスーパー耐久仕様のランサーエボリューションにとって必須アイテムとなっているのです。
昨今のスーパー耐久におけるランサーエボリューションは、ウェットコンディションともなれば、クラスが上であるポルシェ911を凌駕するタイムをマークする性能を有するほどになりました。そして1996年から2004年までの9年間で、シリーズチャンピオンを獲得すること実に8回。この圧倒的な戦績は、ランサーエボリューションが舗装路においても王者たる実力を備えていることを何よりも明快に証明するものと言えるでしょう。



■ランサーエボリューションVIII MR
2004年スーパー耐久シリーズ クラス2チャンピオン（中谷明彦選手／木下隆之選手組）



■ランサーエボリューションIII
1996年スーパーN1耐久シリーズ
クラス2チャンピオン（村松康夫選手／三好正己選手組）



■ランサーエボリューションVI
2000年スーパー耐久シリーズ
クラス2チャンピオン（小川日出生選手／細野智行選手組）

全日本ラリー／ジムカーナ／ダートトライアル

日本国内にはサーキットレース以外にもさまざまなモータースポーツカテゴリーがあり、中でもラリー、ジムカーナ、そしてダートトライアルは量産車を使用する3大カテゴリー。それぞれ全日本選手権を頂点に、地区戦大会や県大会、そして草の根レベルのクラブマン大会といったピラミッド構造を持ち、熱心な参加者を集め続けています。
古くから、国内カテゴリーと三菱自動車とのつながりは強く、とりわけ『ギャランA II GS』（1969年10月発売）や「A73ランサー」の愛称で親しまれた『ランサー1600GSR』（1973年2月発売）は、モータースポーツユースに最適であった車両性能と、「スポーツキット」と呼んだ競技車両専用のキットパーツを三菱自動車が開発・発売したことなどから、全国のモータースポーツ参加者における三菱車ユーザーの数を爆発的に増やすこととなりました。
その後、時代とともにベースとなる量産車も変わってゆきましたが、三菱車は常に国内モータースポーツにおける主勢力であり続けました。そしてその流れは『ランサーエボリューション』の登場によって改めて決定的なものとなったのです。
全日本ラリー選手権におけるランサーエボリューションは、1993年シーズンの開幕戦から有力プライベーターたちの手によって多数参戦を開始。1994年には同車にとって初のタイトルを獲得しました。そして1999年以降は、奴田原文雄選手がランサーエボリューションでタイトルを量産。2004年までの6年間で5回も全日本チャンピオンに輝いています。
一方、専用設定されたコースでタイムトライアルを行うジムカーナとダートトライアルは日本で独自発展してきたモータースポーツ。ジムカーナは舗装、ダートトライアルは文字どおりダートと路面条件は異なりますが、ともに量産車の基本仕様に忠実なクラスと改造範囲の広いクラスを持ち、いずれにおいてもランサーエボリューションユーザーが数々のタイトルを手中にしてきました。その数は、1993年から2004年までの12年間／延べ48タイトルのうち、過半数を超える25タイトルにのぼり、単一車種による獲得数としては文句なしの最多。これもまた、カテゴリーを選ばないオールラウンドな高性能がユーザーに支持されてきたランサーエボリューションの一つの勲章なのです。



■ランサーエボリューションVIII MR
2004年全日本ラリー選手権四輪駆動部門Cクラスチャンピオン（奴田原文雄選手）



■ランサーエボリューションVIII MR
2004年全日本ジムカーナ選手権
N4クラスチャンピオン（茅野成樹選手）



■ランサーエボリューションVIII MR
2004年　全日本ダートトライアル選手権
N4クラス（荒井信介選手）

ランサーエボリューションとWRCワークス活動

SPEC

1992・10
ランサーエボリューション I 発売



全長4,310mm×全幅1,695mm×全高1,395mm、
重量1,240kg、ホイールベース2,500mm、
前トレッド1,450mm／後トレッド1,460mm、
エンジン型式4G63ターボ、
最高出力250PS／6,000rpm、
最大トルク31.5kg-m／3,000rpm



Group A
ランサーエボリューション I
1993年 第1戦モンテカルロラリー〜
1994年 第3戦サファリラリー参戦

1994・1
ランサーエボリューション II 発売



全長4,310mm×全幅1,695mm×全高1,420mm、
重量1,250kg　ホイールベース2,510mm、
前トレッド1,465mm／後トレッド1,470mm、
エンジン型式4G63ターボ、
最高出力260PS／6,000rpm、
最大トルク31.5kg-m／3,000rpm



Group A
ランサーエボリューション II
1994年 第5戦アクロポリスラリー〜
1995年 第2戦スウェデッシュラリー参戦
優勝×1回

1995・2
ランサーエボリューションIII発売



全長4,310mm×全幅1,695mm×全高1,420mm、
重量1,260kg、ホイールベース2,510mm、
前トレッド1,465mm／後トレッド1,470mm、
エンジン型式4G63ターボ、
最高出力270PS／6,250rpm、
最大トルク31.5kg-m／3,000rpm

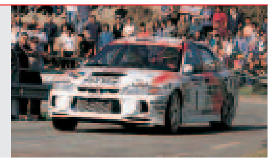


Group A
ランサーエボリューションIII
1995年 第4戦ツール・ド・コルス〜
1996年 第9戦カタルニアラリー参戦
優勝×8回

1996・8
ランサーエボリューションIV発売



全長4,330mm×全幅1,690mm×全高1,415mm、
重量1,350kg、ホイールベース2,510mm、
前トレッド1,470mm／後トレッド1,470mm、
エンジン型式4G63ターボ、
最高出力280PS／6,500rpm、
最大トルク36.0kg-m／3,000rpm



Group A
ランサーエボリューションIV
1997年 第1戦モンテカルロラリー〜
1998年 第4戦ポルトガルラリー参戦
優勝×6回

1998・1
ランサーエボリューション V 発売



全長4,350mm×全幅1,770mm×全高1,415mm、
重量1,360kg、ホイールベース2,510mm、
前トレッド1,510mm／後トレッド1,505mm、
エンジン型式4G63ターボ、
最高出力280PS／6,500rpm、
最大トルク38.0kg-m／3,000rpm



Group A
ランサーエボリューション V
1998年 第5戦カタルニアラリー〜
第13戦 グレートブリテンラリー参戦
優勝×5回

1999・1
ランサーエボリューションVI発売



全長4,350mm×全幅1,770mm×全高1,415mm、
重量1,360kg、ホイールベース2,510mm、
前トレッド1,510mm／後トレッド1,505mm、
エンジン型式4G63ターボ、
最高出力280PS／6,500rpm、
最大トルク38.0kg-m／3,000rpm

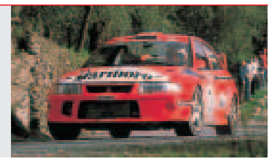


Group A
ランサーエボリューションVI
1999年 第1戦モンテカルロラリー〜
2000年 第8戦ニュージーランドラリー参戦
優勝×5回

2000・1
ランサーエボリューションVI
トミー・マキネンエディション発売



全長4,350mm×全幅1,770mm×全高1,405mm、
重量1,360kg、ホイールベース2,510mm、
前トレッド1,510mm／後トレッド1,505mm、
エンジン型式4G63ターボ、
最高出力280PS／6,500rpm、
最大トルク38.0kg-m／2,750rpm



Group A
ランサーエボリューションVI トミー・マキネンエディション
2000年 第9戦フィンランドラリー〜
2001年 第10戦ニュージーランドラリー参戦
優勝×3回

2001・2
ランサーエボリューションVII発売



全長4,455mm×全幅1,770mm×全高1,450mm、
重量1,400kg、ホイールベース2,625mm、
前トレッド1,515mm／後トレッド1,515mm、
エンジン型式4G63ターボ、
最高出力280PS／6,500rpm、
最大トルク39.0kg-m／3,500rpm



WRカー
ランサーエボリューションWRC
2001年 第11戦サンレモラリー〜
2002年 第8戦サファリラリー参戦

2003・1
ランサーエボリューションVIII発売



全長4,490mm×全幅1,770mm×全高1,450mm、
重量1,410kg、ホイールベース2,625mm、
前トレッド1,515mm／後トレッド1,515mm、
エンジン型式4G63ターボ、
最高出力280PS／6,500rpm、
最大トルク40.0kg-m／3,500rpm



WRカー
ランサーエボリューション WRC 2
2002年 第9戦フィンランドラリー〜
2003年 第8戦ドイツラリー参戦

2004・2
ランサーエボリューションVIII MR 発売



全長4,490mm×全幅1,770mm×全高1,450mm、
重量1,400kg、ホイールベース2,625mm、
前トレッド1,515mm／後トレッド1,515mm、
エンジン型式4G63ターボ、
最高出力280PS／6,500rpm、
最大トルク40.8kg-m／3,500rpm



WRカー
ランサー WRC 04
2004年 第1戦モンテカルロラリー〜
第10戦ドイツラリー、および
第15戦カタルニアラリー参戦

*掲載したスペックは、すべてGSR

LANCER Evolution IX PRESS INFORMATION

主要装備

標準装備 / メーカーオプション　★はランサーエボリューションⅧ MRからの変更点。

類別	GSR	GT	RS	メーカーオプション価格
■エクステリア				
大型エアアウトレット付専用アルミフード				
フロントグリル一体型専用バンパー（冷却口付）	★	★	★	
フロントエアダム	★	★	★	
大型サイドエアダム				
リヤ専用バンパー（ディフューザーデザイン）	★	★	★	
カーボン製中空ウイング大型リヤスポイラー（迎角固定式）＊1	★	★	★	
アルミルーフパネル	＊2			
スチールルーフパネル	★＊2			0円
電動チルト&スライドガラスサンルーフ（スチールルーフパネル）	★＊2			78,750円（消費税抜75,000円）
薄板リヤガラス				
薄板トランクリッド				
バータイプドアハンドル	カラード	カラード	ブラック	
ディスチャージヘッドライト（光軸調整機構付）＋フロントフォグランプ				84,000円（消費税抜80,000円）
ヘッドライトエクステンション&リヤコンビランプエクステンション ダーククリア塗装	★	★	★	
ハロゲンヘッドライト				
熱線吸収グリーンガラス				
プライバシーガラス（リヤドア／リヤウインドウ）				26,250円（消費税抜25,000円）
電動格納リモコンドアミラー（カラード）				
ヒーター付ドアミラー	＊3	＊3		セット価格12,600円（消費税抜12,000円）
フロント間欠ワイパー（ミスト付）	可変式	可変式		
リヤ間欠ワイパー&ウォッシャー				
サイレンサー付大口径テールパイプ			★	
ENKEI社製17インチ軽量アルミホイール	★	★	★＊4	下記組み合せ表参照
BBS社製17インチ鍛造軽量アルミホイール			＊4	GSR,GTは126,000円（消費税抜120,000円）RSは下記組み合せ表参照
235／45ZR17タイヤ			＊4	下記組み合せ表参照
235／45R17 93Wタイヤ				
205／65R15 94Hタイヤ				
■シート				
RECARO社製フルバケットシート（アルカンターラ&本革）	★			
RECARO社製フルバケットシート（ショルダーパッド付スエード調生地貼）			＊5	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
フロントスポーツシート				
リヤシート（アルカンターラ&プロテインレザー）	★ハイバック			
リヤシート		ハイバック（スエード調）	ローバック	
リヤセンターアームレスト（カップホルダー付）				
■計器盤まわり				
MOMO社製本革巻3本スポークステアリングホイール			★	
本革巻シフトノブ				
革製シフトレバーブーツ				
LANCER Evolution専用ロゴプレート（シフトレバーパネル部）	★			
革巻パーキングブレーキレバー（メッキノブスイッチ）				
ACDモード切換スイッチ				
270km/hフルスケール専用メーター（常時透過照明点灯）＊6				
タコメーター&液晶トリップ&オドメーター				
燃料残量警告灯				
キーシリンダーイルミネーション				
2DINオーディオ対応キット（4スピーカー用ハーネス・装着用ブラケット）			＊7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
1DINオーディオ対応キット（4スピーカー用ハーネス・装着用ブラケット）				
6スピーカー（ハーネス付）				21,000円（消費税抜20,000円）
ルーフアンテナ				
フルオートエアコン			★＊7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）

類別	GSR	GT	RS	メーカーオプション価格
■インテリア				
ドアトリム生地貼り（スエード調）			＊7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
フロントドアポケット				
フロアコンソールボックス	リッド付（生地貼）	リッド付（生地貼）		
センターパネルボックス				
カーボン調インパネオーナメントパネル	★	★		
ダークチタン塗装センターパネル			＊7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
運転席／助手席バニティミラー付サンバイザー				
運転席サンバイザー				
助手席サンバイザー			＊7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
フロントカップホルダー（フロアコンソール部）				
マップランプ				
防眩式ルームミラー				
フットレスト				
アルミペダル（アクセル／ブレーキ／クラッチ）	★	★		
トランクルームトリム&マット（フロントトリム付）				
トランクルームランプ				
■機能装備				
チタンアルミ&マグネシウム合金ターボチャージャー（マグネシウム合金コンプレッサーホイール）	★	★	★	136,500円（消費税抜130,000円）
6速クロスミッション				
5速クロスミッション（5速巡航ギヤタイプ）		★	★	
ACD（アクティブ・センター・ディファレンシャルシステム）				
スーパーAYC（アクティブ・ヨー・コントロールシステム）			＊4＊8	下記組み合せ表参照
スポーツABS（EBD：電子制御制動力配分装置付）			＊4	下記組み合せ表参照
クイックステアリングギヤレシオ				
フロント倒立式ストラット				
BILSTEIN社製単筒式ショックアブソーバー（フロント／リヤ）			＊4	下記組み合せ表参照
BILSTEIN社製単筒式ショックアブソーバーレス（フロント／リヤ）		＊9		−126,000円（消費税抜−120,000円）
スタビライザー（フロント／リヤ）				
フロントストラットタワーバー（スプリングハウス補強プレート付）				
フロントクロスメンバー補強バー（前後2本）			＊4	下記組み合せ表参照
リヤエンドクロスバー				
brembo社製ブレーキ フロント17インチベンチレーテッドディスクブレーキ（対向4ポット）&リヤ16インチベンチレーテッドディスクブレーキ（対向2ポット）			＊4	下記組み合せ表参照
フロント15インチベンチレーテッドディスクブレーキ（2ポット）&リヤ15インチベンチレーテッドディスクブレーキ（1ポット）				
インタークーラースプレー（3ヵ所）			（レスOPあり）＊10	レスOP−5,250円（消費税抜−5,000円）
ベンチュリー&ディフューザー付フロント大型アンダーカバー				
フロントヘリカルLSD				
リヤ1.5WAY機械式LSD			＊8	
運転席SRSエアバッグ				
助手席SRSエアバッグ			＊5	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
			＊7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
チルトステアリング				
パワーステアリング				
セーフティー機構付パワーウインドウ			＊7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
センタードアロック			＊7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
マルチモードキーレスエントリーシステム			★＊7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
トランクリッドオープナー				
イモビライザー（盗難防止装置）				
セキュリティーアラーム＊11			★＊7	セット価格220,500円（消費税抜210,000円）
寒冷地仕様	＊3	＊3		セット価格12,600円（消費税抜12,000円）
パンクタイヤ応急修理キット	★	★	★	
スペアタイヤ				5,250円（消費税抜5,000円）

■全車標準装備品

●アルミサイドインパクトバー　●UVカットガラス（フロント合わせガラス、フロントドアガラス）　●熱線プリントリヤガラス　●フロント3点式ELR付シートベルト（フォースリミッター&プリテンショナー付）　●リヤ3点式ELR付シートベルト（左右席）　●リヤ2点式シートベルト（中央席）　●フロントアジャスタブルシートベルトアンカー　●ハイマウントストップランプ　●シートベルト非装着ウォーニング　●キー抜き忘れ防止ブザー　●チャイルドプロテクション　●デジタル時計

＊1：カーボンスポイラーはカーボンクロスのコンポジット（サンドイッチ）構造のため、表面の波打ち、カーボンの編み目の濃淡、隙間の乱れ、繊維のうねり、部分的白濁に加え、光の屈折により一部赤や黄等に見える色調の変化や、繊維に含まれる気泡の細かい粒が見える場合があります。これらはリアルカーボンを使用している特徴であり、不具合ではありません。＊2：アルミルーフには取付部がないためベースキャリアを装着できません。GSRにディーラーオプションのベースキャリアを装着する場合は、スチールルーフまたは電動チルト&スライドガラスサンルーフを選択してください。＊3：ヒーター付ドアミラーと寒冷地仕様はセットオプション。寒冷地仕様の詳細は営業スタッフにお問い合わせください。＊4：ホイール、タイヤ、機能装備のセットオプションの組み合わせにつきましては、下記別表をご覧ください。＊5：RECAROシートと助手席エアバッグはセットオプション。（RECAROシートを選択した場合でもリヤシートは変更ありません）＊6：180km/hを目安に速度リミッターが作動します。公道においては、法定速度を守ってください。＊7：フルオートエアコンと助手席エアバッグは、2DINオーディオ対応キット、ドアトリム生地貼り、ダークチタン塗装センターパネル、助手席サンバイザー、パワーウインドウ、センタードアロック、キーレスエントリー、セキュリティーアラームとセットオプション。センターパネルボックスは未装着となります。＊8：スーパーAYCをオプション装着した場合、リヤ1.5WAY機械式LSDは未装着となります。＊9：日本製スタンダードショックアブソーバーとなります。＊10：インタークーラースプレーレスは、パワーウインドウ非装着時のみ選択可能。＊11：セキュリティーアラームは機能をご理解されてからご使用いただくために、工場出荷状態では作動しません。（表示シールは工場出荷時には貼付されておりません）工場出荷時の設定および操作方法の詳細は、取扱説明書をご覧いただくか、営業スタッフにおたずねください。

■ホイール、タイヤ、機能装備のセットオプション組み合わせ表　　●—●はセットオプション

	RS（5M/T）		
ENKEI社製17インチ軽量アルミホイール	●	●	
BBS社製17インチ鍛造軽量アルミホイール			●
235／45ZR17タイヤ	●	●	●
スーパーAYC		●	●
スポーツABS		●	●
BILSTEIN社製単筒式ショックアブソーバー			●
フロントクロスメンバー補強バー	●	●	●
brembo社製ブレーキ	●	●	●
メーカーセットオプション価格	294,000円	367,500円	619,500円
消費税抜価格	280,000円	350,000円	590,000円

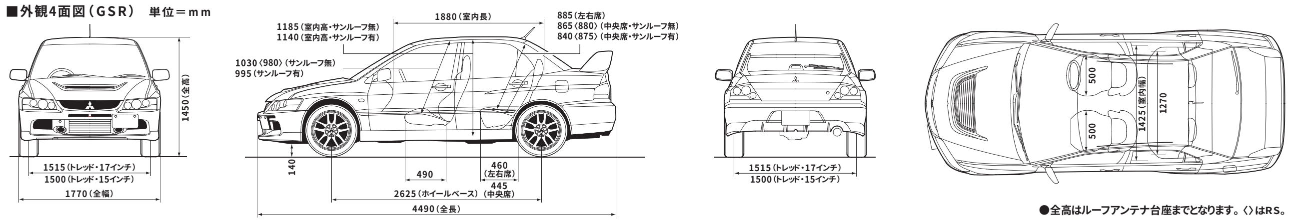
■複数オプションの組み合わせはできない場合があります。詳しくは営業スタッフにお問い合わせください。
■メーカーオプションは車両注文時に申し受けます。メーカーの工場で装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。

主要諸元

項目		単位	GSR	GT	RS
駆動方式			FULLTIME 4WD		
車名・型式			三菱・GH-CT9A		
			SJGFZ	SNGFZ	SNDFZ
類別	エンジン		2000 DOHC 16バルブ MIVEC インタークーラーターボ		
	類別呼称		GSR	GT	RS
	トランスミッション		6M/T	5M/T	
■寸法・重量					
全　長		(mm)	4490		
全　幅		(mm)	1770		
全　高		(mm)	1450		
ホイールベース		(mm)	2625		
トレッド	前	(mm)	1515		1500※1
	後	(mm)	1515		1500※1
最低地上高		(mm)	140		
室内長		(mm)	1880		
室内幅		(mm)	1425		
室内高		(mm)	1185（サンルーフ付 1140）	1185	
車両重量		(kg)	1410	1390	1320
乗車定員		(名)	5		
■性能					
最小回転半径		(m)	5.9		
10・15モード燃料消費率（国土交通省審査値）※2		(km/ℓ)	10.0	9.9	
主要燃費向上対策			−		
■エンジン					
型　式			4G63MIVECターボ		
弁機構・気筒数			連続可変バルブ タイミング付DOHC 16バルブ・4気筒		
内径×行程		(mm)	85.0×88.0		
総排気量		(ℓ)	1.997		
圧縮比			8.8		
最高出力「ネット」※3		[kW(PS)/rpm]	206(280)/6500		
最大トルク「ネット」※3		[N・m(kg-m)/rpm]	400(40.8)/3000	407(41.5)/3000	
燃料供給装置			ECI-MULTI（電子制御燃料噴射）		
燃料			無鉛プレミアムガソリン		
タンク容量		(ℓ)	55		50
■動力伝達装置					
変速機形式			6速マニュアル	5速マニュアル	
変速比	1速		2.909	2.785	
	2速		1.944	1.950	
	3速		1.434	1.444	
	4速		1.100	1.096	
	5速		0.868	0.761	
	6速		0.693	−	
	後退		2.707	3.416	
最終減速比			4.583	4.529	
■走行装置					
ステアリング形式			ラック&ピニオン（パワーステアリング）		
サスペンション形式	前		マクファーソンストラット		
	後		マルチリンク		
主ブレーキ形式	前		ベンチレーテッドディスク		
			17インチ		15インチ
	後		ベンチレーテッドディスク		
			16インチ		15インチ
タイヤサイズ			235/45ZR17	235/45R17	205/65R15

●仕様変更は発表なく実施することがあります。なお本仕様は国土交通省届出数値です。　※1：17インチタイヤ装着時は前1515mm、後1515mmとなります。　※2：燃料消費率は法令で定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行時には、この条件（気象、道路、車両、運転、整備等の状況）が異なってきますので、それに応じて燃料消費率は異なります。　※3：エンジン出力とトルク表示には、ネット値とグロス値があります。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものであり、「グロス」とはエンジン単体で測定したものです。同じエンジンで測定した場合「ネット」は「グロス」よりも、約15%程度低い値（自工会調べ）となります。
■製造事業者：三菱自動車工業株式会社

■外観4面図（GSR）　単位＝mm



●全高はルーフアンテナ台座までとなります。〈〉はRS。

環境仕様

区分	項目		単位	GSR	GT	RS
車両仕様	車両型式			三菱・GH-CT9A		
	類別			GSR	GT	RS
	エンジン型式			4G63ターボ		
	変速機形式			6M/T	5M/T	
	駆動方式			4WD		
排出ガス	適合規制または適合基準			平成12年排出ガス規制		
	規制値または基準値（10・15モード走行）	NOx	(g/km)	0.08		
		HC	(g/km)	0.08		
		CO	(g/km)	0.67		
		粒子状物質	(g/km)	−		
温室効果ガス	CO_2排出量（10・15モード燃費換算）		(g/km)	232	235	
	HFC-134aエアコン冷媒の使用量		(g)	500		使用せず＊1
オゾン層破壊物質	CFC			使用せず		
車外騒音	加速走行騒音（適合規制値）		(dB-A)	76		
環境負荷物質	鉛（1996年比）			使用（1/10以下）＊2		
	水銀			極微量使用（ディスチャージヘッドライト）	使用せず ＊3	使用せず
	アジ化ナトリウム			使用せず		
リサイクル	リサイクルし易い材料を使用した部品			フードウェザーストリップ、バンパー、インパネ、内装トリム類など		
	樹脂部品への材料表示			有り		
	リサイクル材の使用			エアクリーナーケース、遮音材、吸音材など		

＊1：エアコンをオプション装着の場合は500gとなります　＊2：欧州環境負荷物質法規適合　＊3：メーカーオプションでディスチャージヘッドライトを装着した場合は極微量使用

MITSUBISHI MOTORS